

jetos muebles, se podrá ya fijar una regla que garantice los derechos de los obreros de cosas muebles: esta regla que la ley fija nos enseña que el constructor de cualquiera obra mueble tiene derecho de retenerla mientras no se le pague el precio, y goza de la preferencia que la ley concede al que reclama el precio de muebles vendidos que existen en poder del deudor, si la reclamación se hace dentro de los tres meses siguientes á la venta,¹ pues entonces podría decirse que la cosa vendida continúa siendo del vendedor, mientras no se pague su precio, salvo convenio en contrario.

CAPITULO IV.

De los porteadores y alquiladores.

RESUMEN.

1. Necesidad de la presente materia.—2. Quiénes se llaman porteadores ó alquiladores. Por qué reglas deben regirse. Responsabilidad que tienen, nacida de la naturaleza del contrato.—3. Obligaciones del pasajero.—4. Responsabilidad del conductor por averías en las cosas conducidas. Por llevarlas á distinto destino ó lugar del señalado por el remitente.—5. Por retardo en el viaje. Por mutación de camino. Excepción en su favor cuando las cosas no fueron entregadas á personas autorizadas por la empresa.—6. Otras obligaciones del porteador.—7. Cuándo los empresarios para trasportar pasajeros responden de las infracciones á los reglamentos de policía, y cuándo los pasajeros.—8. Obligación del empresario de remediar los accidentes ocurridos en el transporte. Cuándo no será responsable de ellos.—9. Obligación de llevar un registro.—10. En qué casos es responsable por su omisión.—11. Responsabilidad del pasajero que causa algún daño.—Deber del empresario de declarar los defectos del medio de transporte. Consecuencias de la falta de esta declaración.—12. Derechos del porteador sobre precio del transporte. Qué debe observarse á falta de convenio expreso.—13. Privilegio concedido al porteador. Duración de las acciones que nacen de este contrato.

1.—Es una verdad reconocida por los juriconsultos que los contratos no son otra cosa que las formas por las cuales se manifiestan y convienen las voluntades de

¹ Art. 2627.

los particulares. Emanando de la libertad individual y de la necesidad de reciprocidad entre los hombres, aquellos se mueven ó giran en una esfera independiente, fuera de las perturbaciones sociales: los contratos y sus reglas tienen algo menos fugitivo, y sus principios se transmiten de siglo en siglo, mediante los conocimientos científicos, sin embargo de ser unos mismos los principios en su desarrollo y aplicación, se siente un progreso siempre creciente, que necesita de estudios especiales. Los descubrimientos modernos, el espíritu de asociación y la abolición de la esclavitud han dado origen á un nuevo conjunto de disposiciones legislativas que han variado la jurisprudencia de una manera notable. Tenemos, por ejemplo, las empresas de transportes, que de una manera directa han venido á impulsar los intereses generales de la sociedad. Son, por decirlo así, la esencia del comercio y la vida de los pueblos, porque el comercio consiste precisamente en este flujo y reflujo de mercancías, en ese movimiento constante de cambios, que permite á cada individuo, según sus circunstancias, gozar de los placeres y riquezas del mundo; siendo por tal razón indispensable que en esta materia la previsión del legislador se hiciese sentir de un modo especial en sus disposiciones.

2.—Bajo el nombre de porteadores y alquiladores se comprende toda especie de empresarios de transportes por tierra, por mar ó ríos, sean cualesquiera los medios de locomoción usados hasta el día, ú otros que el genio del hombre pueda descubrir en lo sucesivo. El contrato por el cual alguno se obliga á trasportar bajo su inmediata dirección ó la de sus dependientes, por tierra ó por agua, á una persona ó algunos animales, mercaderías ó

cualesquiera otros objetos, se regirá por las disposiciones del Código mercantil, si los portadores hubieren formado un establecimiento regular y permanente.¹ En cualquier otro caso se observarán las reglas generales de los contratos y las especiales contenidas en este capítulo.² Cuando los transportes, cualesquiera que sean, se efectúan por una empresa, sea en grande ó pequeña escala, se dice que existe una empresa mercantil. Fuera de este caso, el transporte de personas ó de cosas es propiamente un contrato de servicios, sujeto á las reglas del Derecho civil como los demas contratos. En este sentido decimos que los portadores responden del daño causado á las personas por defecto de los conductores, carruaje, máquinas ó caballerías que empleen, y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor ó por caso fortuito que no le pueda ser imputado.³

3.—Se infiere de aquí que los portadores deben cuidar de las personas y las cosas que conducen, que les deben conservar el lugar alquilado y hacer que lo disfruten pacíficamente durante la travesía; es decir, tienen obligación de darles garantía de toda usurpacion de parte de los demas pasajeros, y preservarlos de los accidentes que por descuido pudieran originarse; pero en este como en los demas contratos, los derechos y las obligaciones son recíprocos, y por lo mismo, aunque el empresario tiene las obligaciones de que acabamos de hablar, las personas transportadas no tienen derecho para exigir aceleracion ó retardo en el viaje ni alteracion alguna en la ruta, ni en las detenciones ó paradas, cuando estos actos estén marcados por el reglamento respectivo ó por el

1 Art. 2629.—2 Art. 2630.—3 Art. 2631.

contrato.¹ Si no existe reglamento ni hubo contrato expreso, la costumbre servirá de regla en caso de litigio, y el juez, oyendo á dos peritos, fallará lo que creyere de justicia. Cuando se ha convenido el tiempo en que ha de recorrerse un trayecto determinado, el porteador no debe alterar el convenio, bajo pena de indemnizar el tiempo del retardo. La llegada de las mercancías y de las personas á un punto dado y en tiempo determinado, es casi siempre de la más alta importancia para los negocios públicos y privados y para el comercio. Los portadores que tuviesen faltas en este sentido no podrán excusarse legalmente más que probando que hubo fuerza mayor ó caso fortuito, y ya se sabe, segun los principios que hemos expuesto en otra parte, que la prueba de la fuerza mayor no se tendrá por completa si el que trata de excusarse no demuestra que el peligro ha venido independientemente de su voluntad. Algunas veces la fuerza mayor puede causar no solo retardo, sino impedir enteramente la continuacion del viaje; mas entonces deberán observarse las mismas reglas.

4.—Los portadores son tambien responsables de la pérdida y de las averías de las cosas que reciben, á no ser que prueben que la pérdida ó la avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor ó de vicio de las mismas cosas.² Vamos á examinar ahora cuál es el motivo de esta disposicion. La regla que contiene no es más que la consecuencia de los principios de justicia y de una verdad fundamental en la materia, pues sabido es que el deudor de una cosa que se quiere excepcionar con un caso fortuito para libertarse de la obligacion de volverla en el estado en que la recibió, debe probar su excepcion,

1 Art. 2639.—2 Art. 2632.

sin lo cual la pérdida ó deterioro se reputará hecho suyo. Aquí repetiremos que para obtener una prueba completa de la fuerza mayor, el deudor de la cosa debe probar que en nada ha contribuido para que se verifique el acontecimiento. Si los portadores no entregan los objetos, ó los entregan averiados, tendrán que demostrar que la pérdida ó avería fué causada por fuerza mayor ó caso fortuito. Uno de los medios que más frecuentemente emplean los portadores para excepcionarse, es el defecto del empaque. Si en efecto los objetos no han sido empacados y acondicionados según su naturaleza, los accidentes que les sobrevengan serán el resultado de una falta imputable al remitente y no al portador. Otra excusa podrán alegar los portadores, y es que las averías se han originado de un vicio propio de las mismas cosas; pero entonces deberán justificar su dicho, porque la presunción está en su contra. Son responsables además los portadores, de las omisiones y equivocaciones que haya en la remisión de efectos, ya sea que no los envíen en el viaje estipulado, ya sea que los envíen á parte distinta de la convenida,¹ porque en uno y en otro caso se falta á los términos del contrato.

5.—El tiempo y la oportunidad, como hemos dicho, se relacionan con la alta y baja de los precios, y esta es la razón por que serán igualmente responsables los portadores, de los daños causados por retardo en el viaje, ya sea al comenzarlo ó durante su curso, ó por mutación del camino, á menos que prueben que caso fortuito ó fuerza mayor les obligó á ello.² Los principios generales establecidos sobre la responsabilidad é irresponsabilidad de las acciones, tienen aquí su aplicación directa,

¹ Art. 2633.—² Art. 2634.

bastándonos para su conformación considerar algunas razones prácticas. Tenemos, por ejemplo de lo primero, es decir, de un caso fortuito, el de una tempestad ó mal tiempo que impiden, retardan ó hacen variar de dirección el transporte. Para ejemplo de lo segundo bastaría recordar cualquiera de los accidentes que con frecuencia ocurren en tiempo de guerra. Es necesario, no obstante, fijar el momento preciso en que comienza la responsabilidad de los portadores ó alquiladores. No es necesario que las cosas hayan sido cargadas en el buque, carro, wagon ó en cualquier otro medio de conducción, para que estén bajo su responsabilidad, pues basta que sean recibidas en sus almacenes, lugares de depósito ó en cualquier otro lugar destinado para su recepción; ni es necesario que las cosas les sean entregadas personalmente, pues esto casi siempre es imposible, sino que será suficiente que sean recibidas por las personas destinadas á este objeto. Es de advertir que no se deben considerar como encargados de la recepción de efectos á los domésticos exclusivamente empleados en el servicio de la persona de los portadores y extraños á la administración de la empresa. Así pues, los empresarios de transportes no tienen tal carácter respecto de las cosas que no se les entreguen á ellos sino á los cocheros, marineros, remeros ó dependientes de la empresa que no estén autorizados para recibirlas por cuenta de ella,¹ pues estas personas son extrañas, y no habría razón para hacer responsable á un empresario por actos de quienes no tienen participio alguno en la dirección de sus negocios. La responsabilidad en este caso es exclusiva de la persona á quien se entregaron los efectos.²

¹ Art. 2635.—² Art. 2636.

6.—Los porteadores y alquiladores no solo están obligados á tomar las medidas de precaucion que aconseja la prudencia, como depositarios que son y están obligados á observar los deberes que impone la fidelidad que requiere la naturaleza de su encargo, sino que no deben emplear en su propio uso las cosas que se les han confiado, ni abrir los bultos sellados, cosidos ó cerrados en algun cofre. Están obligados tambien á entregar idénticamente las mismas cosas que recibieron, haciendo la entrega al mismo dueño ó á la persona indicada en la carta de envío ó designada en el convenio. Si no se pudiere encontrar ninguna de estas personas, deberá el porteador depositar en un lugar seguro los efectos con autorizacion del juez del lugar. La responsabilidad de los porteadores se extiende á todas las infracciones que durante el transporte se cometan de leyes ó reglamentos fiscales ó de policía; pero esta responsabilidad caerá sobre los pasajeros ó dueños de los efectos conducidos, si las infracciones ó faltas han sido cometidas por ellos.¹ Un ejemplo aclarará más esta doctrina legal. El conductor que introduce efectos á horas ó por lugares prohibidos, ó que lleva á depositar dentro de las poblaciones objetos inflamables ó peligrosos, es muy justo lleve sobre sí la responsabilidad de estos actos, responsabilidad que caería sobre los pasajeros ó dueños, si estos entregan una cosa por otra con el objeto de pagar menos derechos, ó si ordenan se depositen los efectos en lugares prohibidos por los reglamentos de policía.

7.—Los dueños de diligencias, coches, carros, literas ú otros carruajes de cualquiera especie, sea que estén destinados á su uso ó para el del público; los dueños ó en-

¹ Art. 2637.

cargados de recuas, las compañías de caminos de fierro, los administradores y asentistas de correos y de postas, los dueños de canoas, botes, barcas y buques de cualquiera especie, y en general, todo empresario que se compromete á trasportar efectos ó personas, no serán responsables de las faltas á las leyes ó reglamentos fiscales ó de policía, en cuanto á las penas, sino cuando tuvieren culpa; pero lo serán siempre relativamente á la indemnizacion de los daños y perjuicios, conforme á las prescripciones del Código penal.¹ Los empresarios de carruajes ó transportes públicos, aun cuando no sean ellos mismos los conductores, tienen la responsabilidad expresada antes, salvo su derecho contra estos, en caso de que resulten culpables del daño.² Si los hechos ú omisiones que han dado lugar á la responsabilidad civil se verifican en el servicio á que han sido destinados los dependientes, deben atribuirse al empresario, como autor de las órdenes que se cumplen; en otros términos: cuando los dependientes y criados obran contra las prescripciones de sus amos, ó sin cumplirlas exactamente, podrán los segundos repetir de los primeros todo lo que pagaren por daños y perjuicios; pero si estos se causaren como consecuencia necesaria de las órdenes de los amos, y los dependientes ó criados obraren de buena fé, ejecutando un hecho que no es criminal en sí, y con ignorancia de las circunstancias que lo conviertan en delito, no incurrirán en responsabilidad civil para con el perjudicado, ni su amo podrá repetir de ellos lo que hubiere pagado por esa causa.

8.—El remedio de todos los accidentes desfavorables al transporte corresponde al empresario ó conductor,

¹ Art. 2638.—² Art. 2642.

quien al ponerlo procurará evitar todo gravámen á los pasajeros, en cuanto fuere posible.¹ El porteador podrá sustituir los dependientes, variar los medios de transporte, hacerles alguna mejora, ó en fin, tomar todas las providencias que aconseje la prudencia. Se puede decir que fué una condicion tácita del contrato celebrado con los pasajeros, la de tomar todas las precauciones y providencias necesarias para hacer el transporte menos gravoso, de manera que en su cumplimiento será responsable el empresario. Si la cosa transportada fuere de naturaleza peligrosa ó de mala calidad, y el daño proviniere de alguna de esas circunstancias, la responsabilidad será del dueño del transporte, si tuvo conocimiento de ellas, porque á sabiendas quiso exponerse al peligro, casi seguro de perjudicarse. En caso contrario, la responsabilidad será del que contrató con el porteador, tanto por el daño que se cause en la cosa, como por el que reciban el medio de transporte ú otras personas ó efectos.² Los perjuicios en este caso provienen de una causa independiente de la voluntad del empresario, quien si hubiera tenido conocimiento del peligro no se hubiera expuesto á él, ó habria aumentado el precio del transporte proporcionalmente, tomando todas las precauciones que exigiera la naturaleza y calidad de los objetos, para no exponerse á un desastre; en una palabra, habria sido libre para aceptar ó no la responsabilidad.

9.—En la práctica se presentarian innumerables cuestiones sobre la pérdida de las cosas transportadas, sobre los daños y perjuicios que pueden sufrir dichas cosas, si no hubiera un punto de partida para fijar su precio y algun medio de garantir la reparacion de los daños.

1 Art. 2640.—2 Art. 2644.

Si de una manera cierta se hace constar que el porteador ha recibido tales ó cuales efectos, y que estos se encontraban al ser recibidos, en un estado conocido, seria fácil fijar su verdadero precio y se podrian calcular los perjuicios ocasionados con solo hacer la comparacion; pero no siempre es así, y por esto la ley dispone que los empresarios de transportes públicos por tierra ó por agua tengan un registro en que asienten lo que reciben para su conduccion.¹ El requisito es obligatorio de parte del porteador, pues debe hacerlo aunque el viajero ó remitente no lo solicite, y muchas veces aun contra su voluntad, pues en tal prescripcion la ley ha procurado que el público tenga una garantía contra los abusos que se podrian cometer por las empresas de transporte, y esta garantía consiste en el registro. La inscripcion de un objeto en los registros de una empresa hace prueba del depósito, contra ella, y da derecho para exigir la más estricta responsabilidad.

10.—El objeto inscrito debe ser restituido en las mismas condiciones que fué entregado; pero si no lo fuere, el porteador debe pagar su valor conforme á las leyes comunes. Sin embargo, la inscripcion puede faltar por dos causas: 1ª Por hecho del viajero que descuidó hacer presente al empresario los objetos que debian inscribirse, ó que ha tratado de sustraerse al precio del transporte. 2ª Por culpa del porteador que omitió la inscripcion involuntariamente, ó que trató maliciosamente de evitar la responsabilidad. En el primer caso el empresario queda libre de toda responsabilidad. La pérdida es imputable al viajero que no quiso poner en conocimiento del empresario los objetos que llevaba ni solicitó sus cuida-

1 Art. 2641.

dos y responsabilidad. La verdad de esta doctrina será más palpable si suponemos que hubo engaño de parte del viajero, puesto que á nadie puede aprovechar su propio fraude. En el supuesto de que el registro no se haya hecho por culpa del empresario, el viajero no debe perder sus efectos, porque con su recibo podrá exigirlos, ó su valor, conforme á las reglas comunes de los contratos.

11.—La reciprocidad de los derechos y obligaciones es comun á todo contrato; así es que la persona transportada será responsable del daño que cause, ya por culpa, ya por falta de observancia de los reglamentos de transporte.¹ En este contrato tácitamente se ha comprometido el viajero á observar los reglamentos respectivos con solo el hecho de solicitar ó aceptar la conduccion. Por otra parte, todo individuo es responsable de sus actos, y no habria razon para exceptuar de esta regla á los viajeros; pero cuando los perjuicios que sufren los efectos ó las personas conducidas, provienen de vicios de los medios de transporte, que si hubieran sido conocidos, ó habrian impedido se celebrara el contrato, ó habrian hecho que se tomaran mayores precauciones, no serán responsables los viajeros, y sí los alquiladores, quienes deben declarar los defectos de la cabalgadura ó de cualquier otro medio de transporte, siendo responsables de los daños y perjuicios que resulten de la falta de esta declaracion.² Cuando esta no se hace, se presume dolo ó mala fé, que en ningun caso podrá aprovechar á su autor. Si la cabalgadura muere ó se enferma, ó si, en general, se inutiliza el medio de transporte, la pérdida será de cuenta del alquilador, porque las cosas se deterioran ó perecen para su dueño. Si se prueba que el daño sobrevino por

1 Art. 2645.—2 Art. 2646.

culpa del otro contratante, ó del viajero, la pérdida será de cuenta de este, porque nadie tiene derecho de perjudicar á los demas.¹

12.—Al celebrarse el contrato de conduccion ó transporte de personas ó efectos, los contrayentes son libres, como en cualquier otro contrato, para poner las condiciones que creyeren favorables. El porteador tiene derecho de exigir y recibir el precio y los gastos á que diere lugar la conduccion en los términos fijados en el contrato.² A falta de convenio expreso, se observará la costumbre del lugar, ya sea sobre el importe del precio y de los gastos, ya sobre el tiempo en que haya de hacerse el pago.³ Cuando la voluntad de los contratantes no ha sido expresa, es natural presumir que quisieron sujetarse á la costumbre, que sin duda les fué conocida, pues de otra manera es increíble que hubieran pasado en silencio un punto de tanta gravedad.

13.—En el capítulo 3º del título IX de este libro dijimos que el crédito por fletes seria preferido en el precio de los efectos transportados que se hallan en poder del acreedor. Como existe la misma razon de justicia, repetimos que el porteador goza de ese privilegio.⁴ Examinados los derechos y las obligaciones de los porteadores, solo nos resta ver si las acciones que nacen del transporte, sean en pro ó en contra de los empresarios, duran lo mismo que cualquiera otra accion. La naturaleza del contrato, sus circunstancias y los intereses de las partes contratantes exigen que dichas acciones no subsistan por mucho tiempo, pues las pruebas y todos los medios de averiguar la verdad se dificultarian sin duda alguna y serian gravosos para los contrayentes, siendo esta la ra-

1 Art. 2647.—2 Art. 2648.—3 Art. 2649.—4 Art. 2650.