

garse se ha quebrantado lo ofrecido y se han defraudado las esperanzas legítimas del cargador y del consignatario, por cuya causa se debe una indemnización, no por el daño, que puede ó no causarse, sino por la falta de formalidad del porteador, por su demora en cumplir aquello á que libre y voluntariamente se comprometió.

No necesitaba el Código molestarse en afirmar la responsabilidad del porteador por los perjuicios de la demora: este es un principio del Derecho común, al que no podía sustraerse el excepcional.

Los que contratan tienen derecho á la exactitud de todos y de cada uno de los contrayentes, y la falta de ésta debe tener una sanción que, repetimos, vemos con dolor olvidada por los legisladores más atentos á remediar males causados que á precaverlos y evitarlos, dando preceptos que sean base de nuevas y más sólidas costumbres.

Art. 371. En los casos de retraso por culpa del porteador, á que se refieren los artículos precedentes, el consignatario podrá dejar por cuenta de aquél los efectos transportados, comunicándolo por escrito antes de la llegada de los mismos al punto de su destino.

Cuando tuviere lugar este abandono, el porteador satisfará el total importe de los efectos como si se hubieren perdido ó extraviado.

No verificándose el abandono, la indemnización de daños y perjuicios por los retrasos no podrá exceder del precio corriente que los efectos transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse; observándose esto mismo en todos los demás casos en que esta indemnización sea debida.

Este derecho hace que el consignatario pueda velar con más fuerza por el cumplimiento del contrato: esta forma adoptada es de muy buen efecto y puede servir de castigo al porteador moroso; pero de todas suertes, siendo buena, no acaba de satisfacer, porque la indemnización por el retardo (como se paga almacenaje por el porteador que no recoge las cosas), es el único medio de prevenir los excesos y abusos frecuentes, y hasta escandalosos, de las Compañías, cuyos intereses se atienden más que los de los particulares.

En defecto de abandono, la indemnización de daños y perjuicios, equitativamente regulada, es lo que procede.

Con objeto de que no se confundan ni se interpreten mal nuestros

términos, haremos constar que el abandono no satisface, y que la indemnización no procede ni se otorga sino ante la realidad de *daños y perjuicios*, y que no habiéndose hecho abandono de las cosas, y no existiendo estas causas de indemnización, el porteador es el único que ha cumplido en regla el contrato, sin acción contra el que no lo cumple, que ni aun tiene el deber de cortesía de excusarse por su falta.

La tasa de la indemnización se refiere á todos los casos en que se deba, y no puede pasar del precio de las cosas que han de ser objeto de ellas, lo que no es pequeña remuneración, quedando su cuantía, dentro de estos límites, al prudente y recto arbitrio judicial.

Art. 372. La valuación de los efectos que el porteador deba pagar en casos de pérdida ó extravío, se determinará con arreglo á lo declarado en la carta de porte, sin admitir al cargador pruebas sobre que, entre el género que en ella declaró, había objetos de mayor valor, y dinero metálico. (*Art. 210, Cod. 1829; 396, ley alemana; 405, Cod. italiano.*)

Las caballerías, carruajes, barcos, aparejos y todos los demás medios principales y accesorios de transporte, estarán especialmente obligados á favor del cargador, si bien en cuanto á los ferrocarriles dicha obligación quedará subordinada á lo que determinen las Leyes de concesión respecto á la propiedad, y á lo que este Código establece sobre la manera y forma de efectuar los embargos y retenciones contra las expresadas Compañías. (*Art. 211, Cod. 1829.*)

Sin lo dispuesto en el párrafo primero del artículo, la obligación de declarar los objetos que se transportan sería nula, en el mero hecho de poderla modificar en daño del porteador. La ley no admite más objetos que los declarados, ni más responsabilidad que la que se origine por la carta de porte, en la que se consignan ó deben consignarse cuantos detalles afectan á las cosas objeto del contrato.

Los medios de transporte responden, con las excepciones consignadas, de las cosas que se transportan, y, en su consecuencia, caballerías, carruajes, etc., pueden embargarse y venderse para reintegrar al cargador de los valores de la carga deteriorada ó perdida.

Art. 373. El porteador que hiciere la entrega de las mercade-

rias al consignatario en virtud de pactos ó servicios combinados con otros porteadores, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción, salvo su derecho para repetir contra éstos, si no fuese él el responsable directo de la falta que ocasiona la reclamación del cargador ó consignatario.

Asumirá igualmente el porteador que hiciere la entrega todas las acciones y derechos de los que le hubieren precedido en la conducción.

El remitente y consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que hubiere otorgado el contrato de transporte, ó contra los demás porteadores que hubieren recibido sin reserva los efectos transportados.

Las reservas hechas por los últimos no les librarán, sin embargo, de las responsabilidades en que hubieren incurrido por sus propios actos. (*Art. 401, ley alemana; 398 y 399, Cod. italiano.*)

Para el consignatario no hay otra responsabilidad que la directa contra el porteador que ha de entregarle las mercaderías, prescindiendo de los que le hayan precedido en comisión. Concretando la ley de esta manera la acción de las reclamaciones, evita una tramitación larga y embrollada siempre, y en reciprocidad otorga al porteador las acciones y los derechos de los que primeramente se hubieren hecho cargo del transporte, que son para con él responsables de sus actos en la conducción.

Como ejemplo de aplicación de las dos disposiciones primeras del artículo, pongamos el siguiente: A. remite desde Madrid un fardo de mercaderías que han de entregarse á B. en Cartagena; la Compañía del ferrocarril, encargada del transporte, da á C. la conducción hasta Alcázar de San Juan; C. la da á su vez á D. desde este punto hasta Chinchilla; D. á F. hasta Murcia, y F. á G. hasta Cartagena.

En este último punto, el consignatario B. exige al porteador G. la entrega de los géneros en la forma convenida, y éste la verifica con deterioro y averías en los efectos ó con retraso. El responsable de estos perjuicios y daños es G., que las satisface acto seguido á la reclamación, y contra el cual se procede en juicio.

Después de satisfecha la indemnización, G. puede dirigirse contra F., D. y C., según quien sea de éstos aquel en cuyo trayecto de conducción hayan padecido los géneros transportados, obligándole al pago de la indemnización satisfecha por G. como obligado directamente.

G., en cambio, se hace cargo de las indemnizaciones que procedan y de los precios del transporte, como si con él directamente se hubieran estipulado.

El remitente y el consignatario podrán exigir responsabilidad al primer porteador con quien se celebró el contrato, lo mismo que contra los porteadores sucesivos, eligiendo de todos ellos aquel contra quien quieran ejercitar sus derechos, el cual responderá del contrato en la forma indicada, y personalmente por sus propios actos.

Art. 374. Los consignatarios á quienes se hubiere hecho la remesa no podrán diferir el pago de los gastos y portes de los géneros que recibieren, después de transcurridas las veinticuatro horas siguientes á su entrega; y, en caso de retardo en este pago, podrá el porteador exigir la venta judicial de los géneros que condujo, en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiese suplido. (*Art. 230, Cód. 1829; 405, 406 y 382, párr. 1º y 2º, ley alemana; 412, Cód. italiano.*)

Así como el porteador que entrega los géneros aparece á los ojos del consignatario como responsable de ellos, asimismo éste es responsable para con el consignatario de los gastos que ocasionen los efectos porteados. Esta responsabilidad se hace efectiva sobre los géneros del transporte, principalmente obligados al pago de sus derechos, pudiendo judicialmente ser vendidos en cuanto basten y cubran lo que deben.

El término de veinticuatro horas es el mismo concedido para hacer reclamaciones contra el porteador, por cuya causa, satisfecho el precio de los portes, se presume la conformidad del consignatario con los actos realizados en el transporte.

Art. 375. Los efectos porteados estarán especialmente obligados á la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción ó hasta el momento de su entrega. (*Inciso 1º, art. 228, Cód. 1829; art. 410, ley alemana; 412, Cód. italiano.*)

Este derecho especial prescribirá á los ocho días de haberse hecho la entrega, y una vez prescrito, el porteador no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario. (*Inciso 2º, art. 229, Cód. 1829.*)

Los efectos responden de todos los gastos que ocasionan, no sólo de los que representan los derechos que provienen del contrato de transporte, sino de todos los demás que se originen por su causa para hacer efectiva su entrega, hasta el momento en que ésta se efectúe.

Aquí cabe observar que los gastos hasta su entrega son y se entienden hasta el momento en que deben entregarse, de tal suerte, que los ocasionados en la demora que no se excuse por las causas indicadas en el art. 364, serán de cuenta del porteador, como causante de ellos.

El término de prescripción se inspira en los mismos principios á que nos hemos referido anteriormente al ocuparnos de la prescripción del derecho de los consignatarios en los géneros recibidos con avería ó menoscabo.

Art. 376. La preferencia del porteador al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpirá por la quiebra de éste, siempre que reclamare dentro de los ocho días expresados en el artículo precedente. (*Art. 382, ley alemana.*)

Esta preferencia recae precisamente sobre los efectos transportados, que responden en primer lugar con ellos mismos á los gastos que ocasionan, y que sobre ellos descansa, aunque sobrevenga quiebra en el comerciante, porque éste no destruye ni anula los desembolsos ocasionados por los objetos que á su vez sirven para cubrir y pagar créditos de la quiebra misma.

En cuanto al plazo, nos referimos á lo ya manifestado, haciendo constar que, transcurridos los ocho días, el porteador es un acreedor ordinario, sin preferencias de ningún género, como pena impuesta á su falta de actividad en la reclamación de los derechos mercantiles.

Art. 377. El porteador será responsable de todas las consecuencias á que pueda dar lugar su omisión en cumplir las formalidades prescritas por las Leyes y reglamentos de Administración pública, en todo el curso del viaje y á su llegada al punto á donde fueren destinadas, salvo cuando su falta proviniese de haber sido inducido á error por falsedad del cargador en la declaración de las mercaderías.

Si el porteador hubiere procedido en virtud de orden formal

del cargador ó consignatario de las mercaderías, ambos incurrirán en responsabilidad. (*Art. 220, Cód. 1829.*)

El porteador, pues, responde de la consignación hecha en géneros de contrabando, en materias explosibles ó inflamables transportadas sin las debidas precauciones, y en general, en la introducción de efectos nocivos ó perjudiciales á la salud pública.

Se exceptúa su responsabilidad cuando la declaración falsa ha dado lugar al transporte por buena fe del porteador, en cuyo caso, el cargador y el consignatario son responsables de las consecuencias que acarree el transporte. También será responsable el porteador cuando obre con conocimiento de causa, de acuerdo, ó por orden *formal* del cargador ó del consignatario, porque en este caso es un co-reo y participe en la comisión de los actos realizados contra las leyes administrativas y los reglamentos.

Art. 378. Los comisionistas de transportes estarán obligados á llevar un registro particular, con las formalidades que exige el art. 36, en el cual asentarán por orden progresivo de números y fechas todos los efectos de cuyo transporte se encarguen, con expresión de las circunstancias exigidas en los artículos 350 y siguientes para las respectivas cartas de porte. (*Art. 233, Cód. 1829 96, belga; 96, francés.*)

Art. 379. Las disposiciones contenidas desde el art. 349 en adelante, se entenderán del mismo modo con los que, aun cuando no hicieren por sí mismos el transporte de los efectos de comercio, contrataren hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas de una operación particular y determinada, ó ya como comisionistas de transporte y conducciones.

En cualquiera de ambos casos quedarán subrogados en el lugar de los mismos porteadores, así en cuanto á las obligaciones y responsabilidad de éstos, como respecto á su derecho. (*Art. 232, Código 1829.*)

No bastarían todas las disposiciones y deseos del legislador si los comisionistas de transportes no se sujetasen á determinadas formalidades,

que son requisitos de todos los comerciantes y medio eficaz de prueba cuando se controvierten los derechos de las partes.

Los portadores, como los comerciantes, están obligados á llevar un libro encuadernado, forrado y foliado, para que el Juez municipal consigne en su primera página el número de las que contenga, y estampe en cada hoja el sello del Juzgado.

De esta forma, los libros hacen fe en juicio y sus asientos tienen un carácter de formalidad que les concede una presunción *juris tantum* á favor del que los lleva, sirviendo como base de las resoluciones que se dicten y se adopten. Todas las disposiciones de este título se adoptan con respecto de las personas que, con cualquier carácter, y bajo cualquier nombre especial, se dediquen directa ó indirectamente á transportar efectos, porque todos ellos son verdaderos comisionistas y deben estricta observancia á las disposiciones del Código, á que seguramente se acogerían para su beneficio.

Con respecto del último párrafo del artículo 379 decimos lo que ya hemos dicho, y para no repetir, insertamos el siguiente párrafo del preámbulo:

«Independientemente de esto, los portadores ó empresas entre sí tienen las obligaciones que nacen de la relación en que pueden encontrarse y de los actos que cada uno de ellos puedan haber ejecutado.»

Por esta regla, como dijimos, se subrogan los portadores unos á otros, asumiendo derechos y obligaciones, y pudiendo, en todo caso, satisfacerse á costa del causante de lo que hayan pagado como menoscabos y averías ocasionados en el transporte.

TÍTULO VIII

De los contratos de seguro.

SECCIÓN PRIMERA

DEL CONTRATO DE SEGURO EN GENERAL

Desde que se redactó el Código de 1829 hasta hoy, el contrato de seguro ha realizado verdaderos é importantísimos progresos en nuestro país. Puede decirse que en 1829 ese contrato apenas se conocía, ni practicaba aquí, pues aquel cuerpo legal no habla de sus múltiples manifesta-

ciones como éste. Se limita, aparte de lo que dispone sobre seguros marítimos, á dictar algunas reglas acerca del seguro de conducciones terrestres, en los artículos 417 al 426, y nada dice ni del contrato de seguro en general, que por su importancia merece un estudio detenido, ni del seguro contra incendios, ni del seguro sobre la vida, ni de otras especies de seguro que el afán especulador ha discurrido en Europa ó América, y que poco á poco van extendiéndose y aclimatándose entre las instituciones jurídicas de la mayoría de los países civilizados.

La legislación comercial francesa, la de Alemania y la de otros pueblos, tampoco tienen más disposiciones relativas al seguro, sistematizadas y bien desenvueltas, que las que tratan del seguro marítimo. Esto ha sido causa de que varios tratadistas soliciten la reforma de las leyes mercantiles en lo que á eso se refiere. Entre nosotros también se han formulado hace tiempo análogos deseos, ya por la instalación aquí de diferentes Sociedades de seguros españolas y extranjeras, ya por conflictos ocurridos hace años en la gestión de algunas Sociedades de seguros sobre la vida, conflictos que produjeron desdichadas consecuencias y que se han atribuido en gran parte á la falta de una legislación severa é inteligente que regularizase sus operaciones.

El Código actual ha atendido á satisfacer esa necesidad. Bajo este punto de vista, su redacción señala un verdadero progreso. Veremos ahora en qué términos lo ha realizado.

Art. 380. Será mercantil el contrato de seguro, si fuere comerciante el asegurador, y el contrato, á prima fija; ó sea, cuando el asegurado satisfaga una cuota única ó constante, como precio ó retribución del seguro.

Sabido es en qué consiste el contrato de seguro. Es un convenio entre dos personas, mediante el cual una se obliga á indemnizar á otra las pérdidas que pueda sufrir por determinados accidentes, mientras el asegurado de su parte se compromete á satisfacer al asegurador cierta cantidad. Para que este contrato sea mercantil es necesario que el asegurador tenga la calidad de comerciante, es decir, que haga del seguro una operación de comercio con ánimo de lucrarse, invertir en ella un capital y procurarse ganancias. También es preciso que la prima que pague el asegurado sea fija, ó como dice el artículo que comentamos, «que satisfaga al asegurador una cuota única ó constante como precio ó retribución del seguro.»

Se ha dispuesto eso á fin de considerar exceptuadas del Código y de