

CAPITULO II

USOS, COSTUMBRES, PRÁCTICA, DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA

- I. Del transporte terrestre, marítimo y mixto.—Velocidad.—Contrato de transporte y sus condiciones especiales.—Documentos que lo prueban.—Del conocimiento.
- II. Personas que intervienen en el contrato de transporte.—Porteadores.—Porteadores á voluntad.—Remitentes.—Consignatarios.—Intermediarios.—Porteadores que enlazan sin solución de continuidad.
- III. Del tráfico local y combinado.—Sentido general de la palabra tráfico.—Sentido en que lo usamos ahora y su definición y división.—Tráfico local.—Tráfico combinado.—Tráfico internacional.—Trasbordo.—Transmisión.—Contratos entre las Compañías.
- IV. Del tráfico internacional.—Definición.—Agente internacional.—Su objeto.—Agentes de Aduanas.—Régimen de Aduanas.—Importación.—Exportación.—Consumo.—Tránsito internacional y ordinario.—Admisiones temporales.—Depósitos comerciales.—Documentos de Aduana.—Manifiestos.—Hojas de ruta.—Declaraciones.—Despachos por declaración verbal.—Solicitos.—Hojas de adeudo.—Guías de exportación.—Guías de consumo.—Guías de tránsito ordinario é internacional.—Talones.—Obligaciones.—Levántese.—Pagarés.—Gastos accesorios.—Circulación de las mercancías.—Inspectores.—Despacho de mercancías.—Multas y recargos.—Procedimientos.

119.—Suele distinguirse en la práctica entre transporte terrestre, marítimo y mixto. El primero es el que se hace por tierra, ríos, canales ó lagos; marítimo, el que se efectúa por mar, y *mixto* el que se hace por mar y tierra juntamente.

Vamos á ocuparnos exclusivamente del transporte por tierra, y especialmente por ferrocarril.

Conviene saber que, según el tiempo que invierten los con-

voyes en recorrer la distancia que separa el punto de destino del de expedición, se dice que el transporte se efectúa á grande, mediana ó pequeña velocidad. Los convoyes ó trenes de gran velocidad corren en algunos países hasta 120 kilómetros por hora, siendo las paradas que hacen de muy poca duración, pudiendo así recorrer grandes distancias en pocas horas. La gran velocidad se aplica sólo al transporte de viajeros y al de mercancías delicadas ó de muy escaso peso, puesto que de cargar muchas toneladas en un tren de gran velocidad, no podría recorrer la distancia reglamentaria en el tiempo que señala su itinerario. Hace notar Sarrut (1) que son condiciones esenciales del contrato de transporte: 1.º, que exista un objeto transportable; 2.º, que haya un expedidor; 3.º, que haya quien lo transporte, y 4.º, que exista un precio de transporte. Ni la existencia de una persona que reciba el objeto, una vez transportado, ni la de un comisionista, constituyen la esencia del contrato de transporte, porque la persona que entrega aquél puede ser la misma que lo reciba en su destino, y porque dicha persona puede, sin comisionista, tratar directamente con el encargado de efectuar el transporte ó con quien lo representa (2).

120.—El contrato de transporte tiene el doble carácter de arriendo de servicios y de depósito; es un contrato de naturaleza mixta, y se forma por el simple consentimiento de las partes, sin necesidad de escritura que lo pruebe (3); mas como quiera que en diferentes circunstancias puede ser necesario hacer constar su existencia, debe saberse que el encargado de verificarlo lo probará con el acto material del mismo, con el objeto cuyo transporte ha de verificar ó ha efectuado y que

(1) *Legislation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer.*—*Traité Théorique et pratique par Louis Sarrut*, preface par Ch. Lyon-Caen, Paris, Imp. et lib. centr. des chemins de fer et Chair et cie, 1874; vol. de 635 páginas.

(2) Manual del contrato de transporte por ferrocarriles Españoles y Extranjeros, de acuerdo con el nuevo Código de Comercio Español y los vigentes en diversos países de Europa por Román Foyé; Barcelona, Imp. de Ramirez, 1896; vol. de 368 páginas.

(3) Según L. Sarrut es un contrato real y en cierto modo consensual, sinalagmático perfecto, etc., ob. cit., páginas 3 y siguientes.

existe en su poder, y también por los documentos que se emplean para la formalización del contrato. Estos documentos servirán también al cargador y consignatario para probar la existencia del contrato. Dichos documentos son la declaración de expedición ó carta de porte (1), y el talón resguardo ó conocimiento.

En España el talón es un documento único é invariable que no puede confundirse con ningún otro, y tanto éste como el conocimiento son documentos que prueban la existencia del contrato de transporte, y como quiera que representan un valor comercial, pueden ser endosados. Los talones pueden ó no indicar el nombre del consignatario: en el primer caso, son nominativos, y en el segundo, al portador. Si son al portador, es inútil el endoso, puesto que, menos en circunstancias muy especiales, el tenedor de un talón al portador es el que tiene derecho sobre el objeto transportado. Si son nominativos, pueden ser endosados por el consignatario que en ellos figura á favor de una segunda persona, y por ésta á una tercera, etc., no pudiendo negarse el porteador á la entrega de la cosa transportada, si en el talón consta con la formalidad debida la cesión que en favor del segundo hace el primer consignatario. El art. 708 del Código de Comercio vigente se ocupa del endoso y negociación del conocimiento, pero aquí trataremos de los talones; y en cuanto á éstos, nada dice la ley respecto á su endoso, y del art. 360 del Código de Comercio se deduce que el cargador tiene derecho sobre los objetos transportados. Fundados en este principio, puede afirmarse que el endoso hecho por el remitente será válido mientras la mercancía no esté en poder del primer consignatario.

En Francia existe divergencia en la apreciación de este

(1) El talón-resguardo es un documento por medio del cual el porteador reconoce haber recibido el objeto que debe transportar del propietario de éste; el detalle del objeto y los puntos entre los que debe verificarse el transporte. Acerca de las condiciones de la carta de porte, validez del endoso que de ello hace el consignatario á favor de un tercero sin necesidad de ponerlo en conocimiento del porteador; personalidad consiguiente del cesionario para reclamar la mercancía; abandono de ésta en poder del porteador caso de retraso en la expedición; derecho al justiprecio de la mercancía así abandonada, etc. Véase la sentencia dictada por la Sala primera del Tribunal Supremo de Justicia de 28 de Septiembre de 1889; *Gaceta de Madrid* de 12 de Noviembre del mismo año.

asunto. Unos sostienen que el endoso puede efectuarse siempre, y otros sólo conceden esta facultad á los tenedores de cartas de porte á la orden. Se apoya la primera opinión en el uso del comercio, y cuando ha sido discutida ante los Tribunales y principalmente ante el de Casación, se ha declarado que, según el uso constante del comercio, se endosaban las cartas de porte nominativas haciendo constar el endoso en la duplicada. En un dictamen emitido en 8 de Enero de 1847 por los Sres. Carez Ganneron y Leboe, antiguos Presidentes de Tribunal de Comercio, declaran que nunca han visto carta de porte alguna á la orden, y que es de uso general y constante en comercio atribuir al portador por endoso todos los derechos del titulario.

En apoyo de la opinión contraria, se dice que el uso comercial no puede prevalecer contra las disposiciones de la ley; que ésta sólo hace endosables los efectos transmisibles; que en virtud de que la ley no prohíbe la creación de *lettres de voiture* (cartas de porte) á la orden, puede apelarse á este medio para facilitar la negociación al consignatario; y que cuando la carta de porte es nominativa, el remitente ó sus derechohabientes no pueden ni deben conocer otro consignatario que el indicado en dicho documento.

Fúndase también esta opinión en una sentencia del Tribunal de Casación de 12 de Enero de 1847, en la que se dice: «Que las cartas de porte ó conocimiento no pueden ser regularmente negociados por vía de endoso más que cuando son á la orden; que fuera de este caso, la transmisión que de ellos se hace no constituye más que un transporte ordinario que no produce los efectos que estipula el Código de Comercio al tratar de los endosos; y que no confiere al cesionario más derechos de los que tenía su cedente.»

Lo cierto es, á pesar de lo dicho, que la ley no habla del endoso de las cartas de porte, y que en ausencia de la ley, debe recurrirse á las prácticas establecidas; y pues éstas admiten el endoso ó traspaso de dicho documento, sin embargo de que existen otros medios para sustituir aquella operación, no vacilamos en afirmar que ésta es lícita y regular.

Las consecuencias que se deducen de lo manifestado son

importantísimas. En efecto; se trata de saber qué recursos tendrá el portador del talón endosado.

Los tratadistas opinan que tendrá los mismos que el primer consignatario y que podrá acogerse á lo dispuesto en el art. 276 del Código de Comercio vigente, que dice: «Que todo comisionista que haya hecho anticipos sobre el valor de la mercancía que le es consignada, tiene un crédito preferente sobre ella y no podrá ser desposeído mientras no sea reembolsado de sus anticipos, gastos y comisión.»

Esta disposición puede aplicarse al consignatario comisionista que traspasa el talón á favor de una persona que ha hecho anticipos sobre la mercancía estando ésta en ruta; y al consignatario propietario de las mercancías, por haberlas comprado al remitente, y que endosa el talón á favor de un comisionista que se encarga de la venta y que hace anticipos sobre la mercancía antes de su llegada. En este último caso, el comisionista, segundo consignatario, se halla comprendido en el citado artículo y tiene perfecto derecho á cubrirse de los anticipos, gastos y comisión que le correspondan, siempre que esté en posesión del talón endosado á su favor, y en virtud del cual puede hacerse cargo de la mercancía.

Sobre el endoso de la carta de porte se ha discutido en Francia con objeto de declarar válido ó inútil el endoso, según que se expresase ó no el valor librado. No creemos necesaria esta formalidad, porque la ley no habla de ella al tratar de los conocimientos; porque el talón sólo prueba que el porteador ha recibido un objeto del remitente que se compromete á entregar al consignatario mediante pago del precio de transporte; y porque en el talón, salvo rarísimos casos, como sucede en los de objetos declarados y tasados *ad valorem*, no se expresa el valor de la mercancía, al revés de lo que sucede en las letras de cambio, pagarés y otros efectos endosables (1).

121.—En el contrato de transportes intervienen como partes principales el remitente y el portador; y como partes secundarias, el consignatario y los agentes intermediarios.

Porteador es la persona que se encarga de efectuar un trans-

(1) Foyé, *Manual del contrato de transporte*; págs. 12 y anteriores.

porte por tierra ó agua, siguiendo las condiciones convenidas en el contrato que forma con el remitente, y de las que no puede en manera alguna separarse sin incurrir en responsabilidad.

Algunas veces los viajeros convienen con un porteador el transporte de sus personas y equipajes desde un punto á otro, entre los cuales no tiene aquél establecido un servicio regular. Por esta circunstancia se le da el nombre de porteador á voluntad.

Se da el nombre de remitente á la persona que entrega al porteador un objeto que debe ser transportado, indicando su naturaleza, el punto de destino, la persona á quien debe ser entregado y las condiciones en que debe efectuarse el contrato. El es quien garantiza por sí y con la mercancía el precio del transporte, ya sea satisfaciéndolo en el acto de la presentación, ó mandando al consignatario que lo pague. Del mismo modo, cuando la expedición va dirigida al domicilio del consignatario y el porteador se ve obligado á pagar derechos de consumo, responde aquél del importe de dichos gastos y de los demás suplementarios previstos por la ley. Nos referimos á los que provengan de impuestos del Gobierno, reparación de embalajes, derecho de Aduana y demás que puedan hacerse en bien de los intereses del remitente ó consignatario; como cuando en casos de fuerza mayor, guerra por ejemplo, el porteador hace seguir á la mercancía un camino indirecto para librarla de las manos del enemigo. Sucedió, sin embargo, en Francia, durante la insurrección de París de 1871, que la Compañía de ferrocarriles de París á Lyon y al Mediterráneo, guardó en las estaciones de Torcerre y La Roche mercancías destinadas á París y por las cuales reclamaba después gastos de almacenaje. Discutida la cuestión ante los Tribunales, declararon éstos que la citada Compañía no tenía derecho á la percepción de tales gastos, y fundaron su sentencia en que las estaciones de Torcerre y La Roche no eran en aquel caso remitentes ni consignatarias, y que las Compañías sólo tienen derecho á percibir almacenajes cuando las mercancías las motivan en las estaciones de procedencia ó en las de destino; haciendo constar que este caso de fuerza mayor sólo podía servir á aquella Compañía.

ña para poner á cubierto su responsabilidad comprometida á consecuencia del retraso experimentado en el transporte.

Esta sentencia está en abierta contradicción con la facultad concedida al porteador para cobrar los gastos que ocasione cualquier acto, cuyo objeto sea salvar los intereses de los comitentes de aquél.

Consignatario es la persona indicada por el remitente en la nota de expedición para hacerse cargo de la mercancía á su llegada á destino.

El consignatario no es persona indispensable para la formación del contrato de transporte, cuyas condiciones quedan convenidas solamente entre el remitente y el porteador. Debe ser considerado como el mandatario del remitente, y en ciertos casos puede dejar de figurar en el contrato, puesto que el remitente puede designarse asimismo para recibir la mercancía.

Se da el nombre de intermediario, comisionista ó Agente de transportes á aquella persona que por cuenta de otra hace efectuar un transporte en el que figura como remitente.

En estas operaciones existe un doble contrato, ó sea el formado entre el verdadero remitente y el intermediario, y el que se estipula entre éste y el porteador. El primero se hace constar por medio de un talón que entrega el intermediario al remitente, como prueba de que ha recibido la mercancía y de que se compromete á entregarla al consignatario en los plazos y con las condiciones convenidas.

El comisionista ó Agente, para no separarse del carácter de tal, debe estipular con el remitente una comisión que retribuya su gestión, cobrando, además de ésta, los gastos que debe satisfacer al porteador. Si exige un precio alzado que comprenda su gestión y los gastos de transporte, adquiere el carácter de comerciante, paga contribución como á tal, y así le considera la ley.

En un transporte que recorra largo trayecto puede darse el caso de que el Agente no pueda cuidar de él durante todo el viaje, y que esté obligado á encargarlo á sus corresponsales; ya porque no existen tarifas directas cuyos precios y condiciones le convengan, ya porque le sea útil escalar precios para hallar una ventaja en el total transporte. En alguno de es-

tos casos pudiera hallarse un transporte que originándose en Alicante, por ejemplo, terminase en París, pues que tendría que recorrer las líneas de cinco Compañías, cuales son las de Madrid á Zaragoza y Alicante, la de Almansa á Valencia y Tarragona, la de Tarragona á Barcelona y Francia, la del Mediodía de Francia y la de París á Lyon y al Mediterráneo. Cuando tal cosa acontezca, el Agente es responsable ante el remitente del transporte total desde Alicante á París, sin que éste deba entenderse para nada con los corresponsales de aquél ni con ninguno de los porteadores. De no ser así, para efectuar un transporte de tal naturaleza, tendrían que formalizarse varios contratos que presentarían el inconveniente, además de la pérdida de tiempo consiguiente y de la dificultad de tratarlos á causa de las distancias que separan los puntos donde deberían ser celebrados, de hacer interminables las gestiones que debería practicar el reclamante en caso de incumplimiento por parte de los porteadores ó comisionistas intermediarios.

El comisionista ó el porteador primitivo, según el caso, es el único responsable ante el remitente de todas las faltas de observancia de las condiciones del contrato, mientras no deje completamente probada la responsabilidad de algún Agente ó porteador intermediario.

El art. 379 del Código de Comercio establece que «las disposiciones contenidas desde el art. 349 en adelante, se entenderán del mismo modo con los que, aun cuando no hiciesen por sí mismos el transporte de los efectos de comercio, contratan hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas en una operación particular y determinada, ó ya como comisionistas de transportes y conducciones. En cualquiera de ambos casos quedan subrogados en el lugar de los mismos porteadores, así en cuanto á las obligaciones y responsabilidad de éstos, como respecto á su derecho»; y el 96 del Código francés dice que «el comisionista que se encarga de un transporte por tierra ó por agua, está obligado á inscribir en su libro diario la declaración de la naturaleza y la cantidad de las mercancías, y si lo conoce, de su valor». El art. 82 del mismo Código, dice: «Los Corredores de transporte por tierra y por agua, constituidos según la ley, tienen, sólo en los puntos en que están establecidos,

el derecho de hacer el corretaje de los transportes por tierra y por agua: no pueden acumular en ningún caso, y bajo ningún pretexto, las funciones de Corredores de mercancías de seguros ó de corredores conductores de buques, designados en los artículos 78, 79 y 80.»

Está prevenido que los transportes que deban efectuarse en líneas pertenecientes á varios porteadores, y unidas entre sí sin solución de continuidad, sean objeto de un sólo contrato estipulado entre el remitente y el porteador que se hace cargo de la mercancía. En efecto: la Real orden de 22 de Abril de 1865, dice: «Vistos los artículos 34, 35 y 36 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856 para concesión de ferrocarriles, que determina las atribuciones propias del Gobierno con objeto de evitar las interrupciones del servicio público en los empalmes de líneas de que sean concesionarias distintas empresas: vistas las disposiciones 2.^a y 5.^a de la Real orden de 10 de Enero de 1863, que al prescribir los plazos en que se han de verificar los transportes, presupone en las empresas la obligación de aceptar y reexpedir los efectos conducidos por los trenes de otras líneas y entregarlos á los de terceras Compañías para ser conducidos á su destino; y considerando que el fin principal de los ferrocarriles ha sido facilitar las comunicaciones y las relaciones comerciales entre los diversos pueblos, y que construyéndose estas líneas por utilidad pública, con los privilegios y franquicias que son objeto de su concesión, no puede permitirse que se perjudiquen los intereses del comercio ni los de los viajeros, obligando á las personas y á las mercancías á recorrer un trayecto más largo del necesario, ó á repetir en los diferentes empalmes de unas líneas con otras la operación de factura y demás indispensables para el transporte de equipajes y mercancías, ó á valerse en dichos puntos de comisionados especiales, resultando en todo caso gravado innecesariamente el transporte y entorpecida la circulación; la Reina (Q. D. G.), de conformidad con lo informado por la Sección de Gobernación y Fomento del Consejo de Estado, se ha dignado declarar: 1.º, que las Compañías de ferrocarriles en explotación están obligadas á expedir billetes para viajeros á puntos enlazados con sus líneas, con ó sin el inter-

medio de otras concedidas á terceras Empresas, pero sin solución de continuidad, y á recibir y facturar cuantos efectos y mercancías se les presenten arreglados á las condiciones generales y consignados á cualquier estación enlazada con sus líneas en igual forma. Cada Empresa conducirá los efectos y mercancías por sus respectivas líneas en los términos y plazos marcados en la Real orden de 10 de Enero de 1863, y los entregará sucesivamente con igual fin á la del ferrocarril con quien enlace hasta que llegue á su destino; 2.º, si la Empresa de alguna línea rehusase el concierto con la de otra línea enlazada con la suya para llevar á cabo lo prescrito en el número anterior, ó por cualquier causa no pudiesen llegar á un acuerdo por medio de convenios voluntarios, el Gobierno, transcurrido el breve plazo que al efecto indicará, según las circunstancias, formará y las impondrá el que estime procedente con carácter obligatorio.» En 24 de Marzo de 1873 se expidió por el Ministerio de Fomento la siguiente orden: «Para llevar á ejecución las prescripciones de los artículos 34, 35 y 36 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, y como medio posible de que los ferrocarriles fuesen un verdadero progreso para las comunicaciones y relaciones comerciales de los pueblos, la Real orden de 22 de Abril de 1865 impuso á las Compañías de los caminos de hierro la obligación de combinar su servicio de transportes, tanto de viajeros como de mercancías, con las demás líneas enlazadas sin solución de continuidad, hubiese ó no otras intermedias concedidas á terceras empresas. Pero aquella obligación, establecida como principio general, necesita, como los hechos vienen demostrando, que se amplie hasta fijar concretamente y en armonía con el derecho vigente y la doctrina sentada por el Tribunal Supremo de Justicia, sus legítimas consecuencias en la esfera administrativa con relación á los transportes. Para llegar á este fin, el Gobierno de la República ha tenido á bien declarar que, como complemento á lo prescrito en la Real orden citada de 22 de Abril de 1865, se entienda que las expresadas Compañías de caminos de hierro deben ser consideradas como una sola Empresa para todos los efectos de la contratación en materia de transportes, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder á las respec-

tivas Compañías por consecuencia de las bases de la combinación.»

122.—Se da el nombre de tráfico por los que intervienen en los transportes y con relación á los mismos, al comercio que se hace transportando desde un punto á otro personas, ganados ó mercancías. Se divide en local, combinado ó internacional. Tráfico local, con respecto á una Compañía, es aquel que se efectúa entre las estaciones pertenecientes á la misma. Tráfico combinado es el que se efectúa entre estaciones pertenecientes á diferentes Compañías de una misma nación. Este tráfico está sujeto á reglas especiales, que no rigen al local, convenidas entre las Compañías aliadas para efectuarlo. No presenta diferencia alguna para el cargador ni consignatario, quienes no deben preocuparse de que sus expediciones recorran las líneas de una ó más Compañías, teniendo perfecto derecho á que el tráfico combinado revista para ellos las mismas circunstancias que el local (1). Tráfico internacional es aquel que se efectúa entre dos ó más Compañías, una de las cuales, por lo menos, sea de nación diferente. En el tráfico combinado é internacional debe la Compañía remitente hacer entrega de las expediciones á la que ha de continuar el transporte. Esta operación abraza dos: el transbordo y la transmisión. Se da el nombre de transbordo á la operación que consiste en trasladar de un vehículo á otro los objetos transportados. El transbordo se practica generalmente: 1.º, en el límite de las líneas de una Compañía; 2.º, cuando las Compañías encargadas del transporte no están enlazadas sin solución de continuidad; 3.º, cuando, por su mal estado, el vehículo no puede continuar el viaje; y 4.º, cuando, por efecto de algún accidente, está la línea interceptada. En el primer caso, se evita generalmente el transbordo si las expediciones que una Compañía entrega á otra son de alguna importancia, pues comprendiendo éstas que nada gana la mercancía transportada sufriendo la operación del transbordo, y con objeto de evitar los gastos inherentes al mismo, han celebrado contratos para el cambio de material.

(1) Real orden de 22 de Abril de 1865.

Se da el nombre de transmisión á la operación que consiste en hacer entrega una Compañía á otra de las expediciones que deben continuar el viaje. Dicha operación se efectúa en presencia de los representantes de las Compañías que entregan y reciben, y se lleva á cabo por medio de trasbordo ó pasándose los vagones completos.

Para evitar trasbordos y con objeto de tener una regla que resuelva las dificultades á que pueden dar lugar las operaciones propias del tráfico combinado, las Compañías forman contratos entre sí, en los que se trata del cambio de material, alquiler de éste, modo y forma de hacer la transmisión y reservas, y repartición de responsabilidad en lo que se refiere á retrasos, averías y faltas.

123.—Hemos dicho que el tráfico internacional era el que se efectuaba entre dos ó más Compañías, una de las cuales, por lo menos, era de distinta nación que las demás. La complicación que ofrece el tráfico internacional estriba en que las expediciones han de atravesar por lo menos una frontera, lo que supone que han de ser despachadas en varias Aduanas y que deben sujetarse á las leyes de las naciones por donde transitan en el recorrido que efectúen en cada una de ellas; es, pues, natural que dichas expediciones necesiten los cuidados de varios Agentes que efectúen las operaciones inherentes á su paso por las Aduanas.

Las Compañías de ferrocarriles, cuyas líneas terminan en una frontera, tienen establecida, con objeto de dar todas las facilidades apetecibles al comercio, una sección dependiente del servicio del tráfico, conocida con el nombre de Agencia internacional, al frente de la cual figura un empleado con el título de Agente internacional, quien tiene á sus órdenes el personal suficiente para auxiliarle en el desempeño de las funciones que le están encomendadas.

Este funcionario es un Agente de Aduanas encargado de verificar las operaciones y formalidades necesarias para el debido despacho de las expediciones que le son consignadas y de aquellas cuyos remitentes no indican en documentación Agente alguno para que cuide del despacho. Las Compañías tienen una tarifa de operaciones de Aduanas, con arreglo á la que per-