

to extraviado, el reclamante no viene obligado á abonar el recargo de que habla el artículo transcrito, pero sí los daños y perjuicios causados, más la devolución del exceso cobrado, sin perjuicio del procedimiento criminal que contra él pueda intentar la Empresa.

Éstas pueden llevar á los Tribunales á los autores de la sustracción. Varias veces han tenido que entender los Tribunales de estos asuntos, imponiendo casi siempre al delincuente una multa, condenándole además á pagar á la Empresa la diferencia estafada, más los perjuicios; y á las costas del juicio y pago del anuncio de la sentencia en los periódicos de la localidad donde reside el defraudador. El Tribunal de Casación pronunció en 23 de Junio de 1864 una sentencia, de la que extractamos los siguientes principios:

«Considerando que la Compañía de los ferrocarriles del Oeste imputa á Pigneau haber presentado en su despacho notas de expedición conteniendo una falsa declaración de la naturaleza y valor de la mercancía transportada y de haber satisfecho por este medio un precio de transporte menor que el que hubiera pagado si la declaración hubiese estado de acuerdo con la verdad:—Considerando que esta falsa declaración consignada en las notas de expedición, independientemente de cualquier otro hecho ó de cualquiera otra tentativa, no puede constituir un acto fraudulento con el objeto determinado por el art. 405 del Código penal:—Considerando, además, que Pigneau, por medio de la defraudación se ha evitado pagar á la Compañía una parte del precio del transporte que le debía, pero que no se ha hecho entregar una cantidad de dinero, ni una obligación, ni un recibo, ni otro objeto alguno que hubiera estafado:—Considerando, desde luego, que los hechos reprochados á Pigneau no presentan el carácter de delito de estafa...»

El art. 117 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dice:

«Cuando por sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto determinare la Empresa registrarle, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si éstos, invitados por la Empre-

sa, no concurriesen al acto, se les citará al intento por Escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la Autoridad competente. Si aun en este caso no asistiesen, se abrirá el bulto en presencia del Escribano y los testigos.—Del reconocimiento y su resultado se extenderá el acta correspondiente, que firmarán todos los presentes y autorizará el Escribano en caso de asistencia de este funcionario, y en la cual se hará constar el lugar y la fecha del acto, el aviso dado al remitente ó su consignatario, su asistencia ó negativa á concurrir, la clase de la mercadería, su estado y número, circunstancias según la declaración, y las que tengan realmente, tal cual aparezca y resulte de su examen al abrirse el bulto que la contenga, los nombres, vecindad, profesión ó cargo de los testigos.»

El art. 118 del mismo Reglamento, dice:

«Extendida el acta de reconocimiento en los términos prescritos por el artículo anterior, la Empresa la remitirá al Gobernador de la provincia para los efectos á que haya lugar en la vía gubernativa, sin perjuicio de pasarla también al Tribunal competente si diese ocasión á un procedimiento civil ó criminal.» Y el art. 119 del propio Reglamento, previene: «No podrá la Empresa retrasar el plazo señalado para remitir los bultos, según convenio con los remitentes, ni aun aduciendo el pretexto de registrarlos por sospecha de fraude ú otro motivo cualquiera, toda vez que el registro puede practicarse en el punto de su entrega.—Si del registro practicado no resultase falsa la declaración del remitente, serán de cuenta de la Empresa todos los gastos que se ocasionen para cerrar de nuevo los bultos y dejarlos tal cual se encontraban antes de abrirlos.»

Aunque los objetos que deben ser transportados no hayan sido registrados, ni el remitente esté en posesión del talón-resguardo, que, como hemos dicho, es un documento que prueba la existencia del contrato de transporte, la Compañía es responsable de dichos objetos desde el momento que han sido entregados á un representante de ella, debidamente autorizado para recibirlos, quedando á su cargo las faltas y averías que se noten en aquéllos.

Si bien en este caso el contrato de transporte no está legalmente constituido, en cambio las Empresas son considera-

das como depositarias, adquiriendo el carácter de tales al consentir en hacerse cargo de los objetos destinados al transporte.

Las Compañías no pueden, en principio, rehusar el transporte de los objetos que quieran confiárselas, no pudiendo en este caso, y en virtud del monopolio que ejercen, ser asimiladas á un libre porteador. Existen, sin embargo, objetos cuyo transporte pueden rehusar las Compañías, como veremos más adelante.

Alguna vez los Tribunales han tenido que intervenir ante la negativa de algunas Compañías de transportar ciertos objetos. Entre otras, extractamos á continuación una sentencia del Tribunal de Comercio del Sena, fecha 20 de Marzo de 1856:

«Considerando que de los debates y de la instrucción del proceso se desprende que la Compañía atacada ha rehusado sin motivos plausibles durante el año 1855 los bultos presentados por los demandantes para ser expedidos á las condiciones de su tarifa á Moulins-sur-Allier; que en esta circunstancia la Compañía ha desconocido las obligaciones que la incumben según los términos de la ley que le acordó la vía férrea que explota;—Que ha causado con su conducta un perjuicio á los demandantes y que les debe una reparación...», etc.

Aquí se origina una cuestión: ¿Puede una Compañía rehusar mercancías, cuando sus estaciones estén completamente llenas de las mismas?

En nuestro sentido debe hacerse una distinción para poder contestar á esta pregunta: ó el exceso de mercancía debe ser considerado como falta de la Compañía, ó como fuerza mayor. En el primer caso, no es aventurado asegurar que la responsabilidad incumbe á la Compañía. En el segundo, puede eludirla anunciando con la anticipación debida la imposibilidad de admitir mercancías, con objeto de evitar al comercio los perjuicios que se le originarían de conducir á la estación y camiónar de nuevo las mercancías destinadas al transporte; y también para que los cargadores puedan valerse de otros medios para hacerlas llegar á su destino.

Es difícil en muchos casos á las Compañías evitar los entorpecimientos que sufre el servicio á causa de la aglomeración de géneros en las estaciones, puesto que tiene la obligación de

guardar en ellas los que no son retirados por sus consignatarios, mientras no sean de inminente deterioro: el almacenaje que autoriza la ley no es bastante elevado para obligar á los interesados á hacerse cargo de sus expediciones inmediatamente. En Francia los gastos de almacenaje son mucho más elevados que en España; y si bien se logran algunos resultados, no son aún suficientes para alcanzar el fin apetecido. En dicho país existía un decreto que facultaba á las Compañías para hacer camionar, por cuenta de sus consignatarios, á un depósito particular, las mercancías que no hubiesen sido retiradas en el plazo reglamentario, logrando por este medio desembarazar los muelles y almacenes de las estaciones; pero el decreto á que nos referimos no está en vigor, y las Compañías francesas están en iguales condiciones que las españolas, si bien con la ventaja de mayor percepción en los derechos de almacenaje.

En una sentencia del Tribunal de Comercio del Havre, fecha 29 de Mayo de 1855, se hacen los siguientes considerandos:

«Considerando que la Compañía tiene la obligación, para hacer bien su servicio, de tener estaciones bastante grandes y un material suficiente para no dejar acumular las recepciones de muchos días:—Considerando, sin embargo, que en circunstancias excepcionales puede suceder que la masa de mercancías presentadas al ferrocarril por convoy especial sea tal, que sea cual fuese la capacidad de las estaciones y la actividad de las expediciones, sea imposible recibir todo lo que se presente, y que entonces la clausura momentánea de la estación especial sea indispensable y de fuerza mayor; pero que la cantidad de mercancías presentada en uno ó dos días no puede nunca ser bastante considerable para obligar á la clausura de la estación sin advertencia anticipada suficientemente;—Que pudiendo la Compañía prever el caso en que venga obligada á suspender la recepción, viene obligada á avisarlo al público, por lo menos, con dos ó tres días de anticipación, principalmente en los periódicos de la localidad, de modo que el comercio pueda tomar sus disposiciones, tanto por las operaciones de Aduana y las entregas, como para conservar las mercancías hasta el momento en que puedan ser admitidas en la estación; y de manera

que pueda reducir en lo posible los gastos, pérdidas y perjuicios que puedan resultar de la interrupción de admitirlas;— Que al propio tiempo que el *Cahier de Charges* ha impuesto á la Compañía plazos de avisos en ciertos casos, debe sobreentenderse que una Compañía que goza de un privilegio no puede suspender su servicio sin un aviso previo y en el plazo suficiente para que sea eficaz...»

Por otra parte, si hay contestaciones entre un remitente y una Compañía, á ésta toca probar que su negativa se funda en un caso de fuerza mayor y de ningún modo atañe á un remitente probar la culpabilidad de la Compañía, que en otro caso no puede separarse de la ley que la ordena recibir los objetos destinados al transporte.

¿Pueden las Empresas rehusar la admisión de mercancías pretextando falta de material?

De ninguna manera, á menos de causas muy especiales, y en este caso á ella incumbe probar la fuerza mayor.

¿Pueden las Compañías rehusar la admisión de un objeto destinado más allá de sus líneas?

Si existe correspondencia entre el ferrocarril y el punto indicado por el remitente como destino, la Compañía no puede rehusar el transporte; en caso contrario, no viene obligada á admitirlo. En el mismo caso se halla una Empresa, cuando por causa de fuerza mayor queda interrumpida una parte de su línea ó de sus combinadas.

Hemos descrito y hablado de las guías, añadiendo que los Jefes de estación y Factores no deben admitir las expediciones sujetas á dicha formalidad si no les es entregado dicho documento por el remitente ó Compañía cedente, según los casos, cuidando de examinarla y de rehusar aquéllas cuya fecha haya caducado ó que caduque antes de dar tiempo á que la expedición llegue á su destino, y las que no coincidan en su peso, marcas, etc., con las mercancías á que deban ser aplicadas.

Como hemos dicho, necesita, el que esté en dichas condiciones, ir acompañado de un documento conocido con el nombre de *Vendí* y que no es más que una justificación firmada por el vendedor del artículo, en la que se hace constar la cantidad

expandida, quedando probada de este modo su legítima procedencia.

Todo bulto presentado á la facturación debe tener alguna contraseña exterior que lo distinga de los demás que se transportan.

Dicha contraseña, llamada Rótulo, debe contener el nombre del consignatario y el punto de destino.

El comercio ha simplificado con el uso tal formalidad, y se concreta á señalar los bultos con iniciales llamadas Marcas, suprimiendo los puntos de destino.

Cuando la expedición se compone de más de un bulto, deben ir numerados además de marcados, siendo diferentes los números puestos en cada uno de ellos.

Los rótulos ó marcas y números que distinguen á los bultos, deben ser fielmente copiados en la declaración de expedición y en las de Aduana, si son destinados al extranjero, y los Jefes de estación y Factores deben rehusar dichos documentos cuando las contraseñas no estén perfectamente de acuerdo con las de los bultos á que se refieren.

Se da el nombre de precinto al plomo ó lacre que estampillado convenientemente sujeta los cabos de la faja, cuerda ó alambre que rodeando un bulto hace imposible la extracción de su contenido sin la rótura de aquél.

Todo remitente tiene derecho á precintar los bultos que expide ó los vagones que alquila, mientras su forma se preste á ello. Las expediciones efectuadas con dicho requisito ponen la responsabilidad del porteador á cubierto mientras las entregue al consignatario con el precinto intacto. Conviene recordar lo que dispone el art. 121 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, á saber: «Cuando la Compañía reciba los efectos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad, entregándolos en la misma forma y con los sellos intactos al remitente ó su consignatario.»

Se da el nombre de embalaje á todo lo que sirve para contener sólidos: son considerados como tales las cajas, cestos, sacos, arpilleras, etc.

Se da el nombre de envase á todo lo que sirve para contener líquidos; tales son: las pipas, bombonas, botellas, etc.

Es conocido con el nombre de empaque toda cubierta sutil de poca resistencia destinada generalmente á evitar que los géneros estén en contacto directo con las paredes de los embalajes; tales son los papeles, cajitas de cartón, etc., que se usan para los objetos delicados.

Todo género presentado á la facturación debe ser cuidadosamente examinado por el empleado encargado de recibirlo, quien debe rehusar todo bulto cuyo embalaje ó envase pueda dar lugar, por su poca resistencia ó mala condición, á que sufra menoscabo el contenido.

Si el remitente se empeña en que sean transportados los bultos mal acondicionados, se le exigirá que firme el Boletín de garantía, cuyo documento libra á las Compañías de la responsabilidad en que pudiesen incurrir por las averías notadas en los bultos á causa de sus malas condiciones.

A este documento se refiere la Real orden de 10 de Diciembre de 1867, que dice:

«Visto lo manifestado por varios Inspectores administrativos y mercantiles de ferrocarriles en cuanto á la extensión que las Compañías dan á la facultad que les concede el art. 118 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, haciendo que los remitentes les firmen Boletines en que renuncian á toda reclamación por deterioros, aun de los objetos menos expuestos á sufrirlos, si en su carga y conducción se pone el debido cuidado, diligencia y esmero, la Reina (Q. D. G.), estimando necesario impedir que por semejante medio eludan las Empresas la responsabilidad que como portadoras les incumbe en la conservación de los objetos que se les confían, se ha servido disponer: 1.º, que se prohiban los Boletines de garantía que no se ajusten estrictamente al modelo adjunto; 2.º, que los Inspectores administrativos cuiden con toda diligencia de que tenga cumplido efecto la prohibición anterior, denunciando á la Autoridad competente las infracciones.»—«Modelo que se cita.—El abajo firmado me comprometo á no reclamar indemnización alguna á la Compañía del ferrocarril por el menoscabo ó deterioro que, á causa de insuficiencia del embalaje ó mal acondicionamiento exterior, experimenten los objetos á que se refiere este resguardo.—Firma del interesado.»

Cuando el remitente se niegue á suscribir el Boletín de garantía, la Compañía, por medio del empleado encargado de recibir los objetos, protestará de la conducta de aquél, y lo hará constar en el talón que entregue al remitente, y en la nota de expedición.

En Francia sucede lo propio, y la protesta se hace constar por medio de un acta ó proceso verbal.

Las Compañías tienen la facultad de reducir los precios de la tarifa legal á cambio de ciertas ventajas en el modo de efectuar el transporte. Una de ellas consiste en hacer uso de la frase *sin garantía* que se estampa en la clasificación de mercancías, á continuación de algunas de ellas, á las que se señala un precio más reducido.

La cláusula *sin garantía* es, en opinión de personas prácticas y entendidas, perfectamente inútil (1). En efecto: ¿qué beneficio reporta á las Compañías que el remitente acepte el transporte de un género sin garantía? Ninguna, puesto que la ley hace responsable al porteador de las faltas y averías que sufren las mercancías en el transporte, á menos que estas averías ó faltas reconozcan como origen la fuerza mayor ó el vicio propio de la mercancía; de aquí se sigue que si el menoscabo obedece á las indicadas causas, la Empresa está exenta de responsabilidad, tanto si el remitente ha optado por la aplicación de la tarifa máxima legal, como por la de cualquier otra, en la que conste la condición á que aludimos. Añadamos á lo dicho que dicha cláusula no libra á las Compañías de responsabilidad alguna.

Como ejemplo citaremos una expedición compuesta de 20 bocoyes de vino, que recorrieron una distancia, aproximadamente, de 600 kilómetros. A la llegada de la mercancía á su destino, el consignatario hizo reservas á la Compañía por la falta de dos hectólitros. Presentó más tarde su reclamación, fundándose en que el contenido de la expedición debía ser de 104 hectólitros, habiendo sólo resultado, al retirarla, 102, faltando, por consiguiente, dos hectólitros, cuya merma se notaba casi en su totalidad en el bocoy núm. X; reclamaba, por

(1) Véase Foyé, *Manual del contrato de transporte*, pág. 468.

consiguiente, el vino que se le había entregado de menos. La Compañía rehusó la reclamación, diciendo que la cláusula *sin garantía* la ponía á cubierto, y que aun sin esta circunstancia, la falta total no llegaba á un 2 y $\frac{1}{4}$ por 100, y que, en su consecuencia, debía ser considerada como una merma natural. El Tribunal demostró á la Empresa que en el caso presente no podía ser considerada merma natural la existente en el bocoy núm. X, pues para ser tenida como tal era preciso que hubiese sido notada en los bocoyes que constituían la expedición y en cantidad proporcional al contenido de los mismos, en relación con la distancia recorrida. La Compañía fué condenada al pago de los 170 litros que faltaban en el bocoy núm. X y á las costas del juicio (1).

Como éste podríamos citar otros casos si no creyésemos que la cláusula *sin garantía* no pone de ningún modo á cubierto la responsabilidad de las Compañías, siendo, en su consecuencia, completamente inútil que figure en las tarifas.

Los remitentes tienen el perfecto derecho de hacer constar en sus notas de expedición el valor de los objetos que destinan al transporte, pero nunca deben declarar un valor superior al que realmente tienen las mercancías presentadas.

En caso de pérdida de la cosa transportada, no basta que el remitente se prevalga de haber declarado en la nota de expedición el valor de la mercancía, sino que es necesario que lo pruebe fehacientemente.

Son una excepción de esta regla las expediciones de metálico, valores, objetos de arte y todas las tarifadas según su valor, para cuya facturación es necesaria la previa declaración, y con las formalidades que explicaremos más adelante del valor de las mismas que es satisfecho á los interesados en caso de pérdida.

125.—La Instrucción de 15 de Febrero de 1856 para la ley general de Ferrocarriles, dice en su disposición 8.^a: que «los precios de tarifa no se aplicarán... Tercero. En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de remesas

(1) Tomado de Foyé, *Manual del contrato de transporte*.

que pesen juntas más de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente. Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos anteriores se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la Empresa.»

El art. 127 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, además de expresarse en el mismo sentido que la disposición que antecede, añade:

«No disfrutarán de este beneficio las Empresas de mensajerías y otros intermediarios de transportes, á no ser que los efectos por ellos remitidos estén embalados en un solo bulto.»

A la operación que consiste en embalar en uno solo varios bultos dirigidos á un mismo punto y destinados á diferentes personas, se le da en Francia el nombre de *groupage à couvert* (reunión á cubierto), llamándose *groupage à découvert* (reunión á descubierto) cuando los bultos dirigidos á un mismo consignatario y destinados á diferentes personas, son presentados á la facturación embalados separadamente y formando una sola expedición.

En Francia, como en España, está permitida la reunión á cubierto. La reunión á descubierto está prohibida á los Agentes de transporte y Empresas de mensajerías, pero no á los particulares.

El *groupage* ó reunión se funda en el aprovechamiento de fracciones de peso.

Los dos ejemplos siguientes demostrarán por sí solos las ventajas que el cargador reportá de dicho sistema:

1.º Se trata de facturar á pequeña velocidad y en una sola expedición seis bultos marcados respectivamente *A, B, C, D, E* y *F*, cuyo peso bruto en detalle es el siguiente:

El bulto marca *A* pesa 4 kilog.

»	»	<i>B</i>	»	8	»
»	»	<i>C</i>	»	11	»
»	»	<i>D</i>	»	7	»
»	»	<i>E</i>	»	15	»
»	»	<i>F</i>	»	5	»

Peso total de la expedición. . . 50 kilog.