

De no poder efectuar la reunión, los 6 bultos deberían ser facturados como si pesasen 50 kilogramos cada uno ó sea en junto (6×50) 300 kilogramos. No pagando más que 50, es evidente que el cargador ahorra el precio de 250 kilogramos (300—50=250).

2.º Se trata de facturar una expedición compuesta de cuatro bultos marcados respectivamente *G*, *H*, *I* y *J*, cuyo peso bruto en detalle es el siguiente:

| | | | |
|-------------------------|------|----------|---------|
| El bulto marca <i>G</i> | pesa | 82 | kilog. |
| » | » | <i>H</i> | » 104 » |
| » | » | <i>I</i> | » 75 » |
| » | » | <i>J</i> | » 60 » |

Peso total de la expedición. . . 321 kilog.

Practicando el sistema de la reunión, la tasa será calculada con arreglo al peso total redondeado, ó sea, en el caso presente, por 330 kilogramos, perdiendo sólo el cargador 9 kilogramos. Sin la aplicación del *groupage*, será facturada la expedición redondeando el peso de cada bulto, así es que:

| | | | |
|-------------------------|-----------------------|----------|---------|
| El bulto marca <i>G</i> | pagará como si pesase | 90 | kilog. |
| » | » | <i>H</i> | » 110 » |
| » | » | <i>I</i> | » 80 » |
| » | » | <i>J</i> | » 60 » |

ó sea en junto. 340 kilog.
cuyo peso comparado con el real. . . . 321 »

arroja una diferencia de. 19 kilog.
en perjuicio del cargador.

Es necesario advertir que de verificarse el *groupage* así á cubierto como á descubierto, la Compañía tasa la expedición por la serie de la tarifa correspondiente al género cuyo precio de transporte es más elevado entre los que constituyen la remesa; así, por ejemplo, en una expedición agrupada, compuesta de 350 kilogramos de mercancías clasificadas en la 2.ª, 3.ª, 4.ª serie, etc., bastaría la presencia de un kilogramo de género

clasificado en la 1.ª serie, para que, con arreglo al precio de ésta, fuese tasado el peso total.

El sistema de que nos ocupamos no acarrea grandes perjuicios á las Compañías, y es opinión admitida que deberían permitirlo hasta cierto límite, puesto que todo lo que tiende á favorecer á los Agentes de transportes, redundará en beneficio de las Compañías, ya que aquéllos tratan siempre de proporcionar á éstas todo el tráfico posible en bien de los intereses de todos.

Existen unas Compañías llamadas de Seguros, que, mediante una prima, firman un compromiso al cargador por el que se obligan á responder de las consecuencias á que den lugar los riesgos que sufran durante el viaje los efectos asegurados. En España sólo se acude á este medio en las expediciones efectuadas por la vía marítima, puesto que ni los Capitanes ni los armadores responden de accidente alguno, sea cual fuere la causa que lo motive.

Como quiera que las Compañías de ferrocarriles responden de todos los daños sufridos por la cosa transportada, mientras no provengan de fuerza mayor ó vicio propio de aquélla, no está en práctica el seguro de los objetos que por dicho medio se transportan, constituyendo una ventaja para el cargador el ahorro de la prima de seguro.

En otros países, entre los que podríamos citar Inglaterra y los Estados Unidos, está tan generalizada la costumbre de utilizar los seguros, que hasta en los despachos de billetes se asegura á los mismos viajeros de los riesgos que puedan correr durante el viaje. Si en España se tuviera en cuenta que los transportes por ferrocarril están sujetos á percances que reconocen por causa la fuerza mayor, se generalizaría, como en el extranjero, la costumbre de utilizar dicho medio de seguridad.

Las Compañías de ferrocarriles se ven con frecuencia obligadas á reparar los embalajes de las mercancías por cuenta del consignatario, para evitar que por efecto del mal estado de aquéllos sufran menoscabo sus contenidos. Las Compañías hacen seguir las cantidades satisfechas en dicho concepto hasta el destino de la expedición, con objeto de ser cobradas del consignatario. Las cantidades á que nos referimos y las que en

concepto de portes anteriores siguen á una expedición, son conocidas con el nombre de Desembolsos.

Definiremos la palabra desembolso aplicada á transportes, diciendo que es toda cantidad que sin estar sujeta á una tasa de retorno grava á una expedición, excepción hecha de los portes contenidos en el talón que sirve para retirarla.

Se da el nombre de Reembolsos á las cantidades que gravan una expedición y que para su retorno al punto de procedencia están sujetas á una tasa de transporte.

Se hace uso del sistema de reembolsos cuando el remitente desea que la expedición sea entregada al consignatario mediante pago de una cantidad que representa generalmente el importe de la factura.

En España son poquisimas las Compañías que admiten reembolsos, aunque todas ellas admiten pequeñas cantidades en concepto de desembolsos, sujetando á los remitentes á reglas que casi imposibilitan hacer uso de dicha facultad. En Francia todas las Compañías dan tal facilidad al comercio.

Los reembolsos son aceptados por las Compañías de los remitentes, pero casi nunca de los intermediarios, por más que se trate de un Agente de Aduanas que haya hecho adelantos por cuenta del consignatario.

Una Compañía no puede entregar expedición alguna gravada con reembolso á su consignatario, mientras éste no satisfaga el importe de aquél, pues de lo contrario, asume la consiguiente responsabilidad ante el remitente, y sólo en virtud de una orden de éste puede quedar anulado el reembolso.

Cuando, por no retirarla el consignatario, se halle detenida en su destino una mercancía gravada con un reembolso, y á causa de inminente avería ó porque haya transcurrido el plazo de espera deba procederse á su venta, el producto de la misma será destinado á cubrir con preferencia los gastos de transporte y desembolsos, destinándose el sobrante á la cancelación del reembolso que no debe ser nunca considerado como un crédito preferente en el caso citado.

Para gravar una expedición con reembolso, basta indicarlo en la nota de expedición, haciendo constar la cantidad á que asciende.

Es evidente, después de lo dicho, que el sistema de reembolsos da muchas facilidades al comercio, proporcionándole la ventaja de poder servir los pedidos que le son dirigidos, sin exponerse á perder el valor de la mercancía y ahorrando la comisión que debería satisfacer al intermediario que cuidase de hacer la entrega contra pago del importe de la factura.

Al ocuparnos de la declaración de expedición, hemos dicho que era preciso que el remitente hiciese constar en la misma si los portes debían ser pagados por él en el acto de la facturación ó por el consignatario en el acto de la entrega; y como en vista de lo manifestado podría deducirse que es facultativo del remitente pagar los portes á la salida ó expresar sus deseos de que sean satisfechos por su consignatario á la llegada, conviene aclarar este punto para no dar lugar á interpretaciones.

Una de las condiciones precisas para que se efectúe el contrato de transporte, es el pago previo del precio de transporte. No hay ninguna ley que obligue á las Compañías á dejar de percibir los portes en el acto de la facturación; sin embargo, éstas, con objeto de dar mayores facilidades al comercio, consienten en percibir el precio del transporte á la llegada, siempre que las mercancías facturadas sean de valor suficiente para asegurar á la Compañía el pago de aquél.

Los embalajes vacíos, los artículos susceptibles de averiarse con facilidad, y aquéllos cuyo escaso valor no es suficiente para cubrir con el producto de su venta el valor del transporte, no son admitidos sin el previo pago del precio de conducción.

Cuando las Compañías se conforman en cobrar los portes á la llegada, el consignatario es quien debe satisfacerlos al retirar la expedición. De negarse á ello, la Empresa puede proceder á la venta inmediata de la mercancía si se trata de un objeto fácilmente averiable, ó pasado un año, en caso contrario, aplicando el producto de la venta á cubrir los gastos de transporte y demás accesorios originados.

Las acciones personales, y á esta clase pertenecen todas las que nacen de los contratos, prescriben, según el derecho común, por regla general á los veinte años, y el derecho de pedir ejecutivamente, á los diez.

Se entiende por prescripción el término del plazo en que caduca el derecho de ejercer una acción.

Los artículos 942, 943, 944, 951, 952 y 955 del Código de Comercio español, tratan de la prescripción de acciones.

Los artículos 108 y 433 del Código de Comercio francés, se ocupan de la prescripción.

El art. 378 del Código de Comercio español, previene que «los comisionistas de transportes estarán obligados á llevar un registro particular con las formalidades prescritas en el artículo 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.»

En parecidos términos se expresa el art. 96 del Código de Comercio francés. Además el art. 103 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dispone que «las Compañías están obligadas á facturar los bultos que se les presenten.—Para que se verifique siempre ordenadamente, la Empresa llevará dos libros foliados y talonados: uno en que se anotarán los efectos que deben transportarse, con la velocidad de los viajeros; otro donde se tomará razón de los que han de conducirse en los trenes de las mercaderías.—En ambos constará el peso y el precio del transporte de los objetos por el mismo orden de las fechas con que aparezcan anotados en el registro, á no ser que el remitente consienta voluntariamente en su postergación».

Así los porteadores como los Agentes de transportes, vienen obligados á llenar sus registros con las expediciones cuyo transporte les es confiado. Los libros-registros regularmente llevados, hacen fe en justicia, y de no tenerlos en debida forma, se seguirían perjuicios á las Empresas cuando tuviesen necesidad de probar algún extremo de los que deben contener dichos libros.

Los artículos 612 del Código de Comercio español y 224 del francés prescriben igual obligación á los porteadores por mar.

En Francia el Gobierno autoriza á las Compañías á cobrar 0,10 francos por expedición, así de pequeña como de gran velocidad, en concepto de derecho de registro, cuya cantidad queda á favor de la Compañía remitente, aunque recorra las líneas de dos ó más Empresas.

Nada se cobra en España por derecho de registro.

El art. 113 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 dice en su último párrafo:

«Al tiempo de la entrega, se dará al remitente ó su encargado un talón, donde se exprese el número de orden, la clase, peso y precio del transporte y el tiempo en que éste deba efectuarse.»

Al tratar del contrato de transportes hemos dicho que uno de los documentos que lo probaba era el talón-resguardo entregado por el porteador al remitente. Dicho documento, que es el duplicado de la carta de porte, se llama en francés *Récépissé*, hace las veces de recibo librado por la Empresa al remitente, y por su medio se compromete aquélla á entregar al consignatario la expedición en buen estado, en el plazo reglamentario y contra pago del precio del transporte, si no ha sido satisfecho por el cargador.

Los talones son una copia de la declaración de expedición, constanding además en ellos el precio del transporte y condiciones en que se efectúa.

Los colores de estos documentos acostumbran ser diferentes para distinguir los de gran velocidad de los de pequeña; los del servicio local, de los del combinado.

Los talones son conocidos en Francia con el nombre de *Récépissé à remettre à l'expéditeur*. Sólo se hace constar en ellos:

- 1.º Nombre de la Estación remitente.
- 2.º Nombre de la Estación consignataria.
- 3.º Nombre del remitente.
- 4.º Nombre del consignatario.
- 5.º Número de bultos.
- 6.º Su clase.
- 7.º Sus marcas y números.
- 8.º Su contenido.
- 9.º Su peso.
10. La fecha de la facturación.

Se da el nombre de carta de porte á la declaración de expedición firmada por el remitente.

En Francia existe un documento llamado *Récépissé à remettre au destinataire*, que es una copia de la carta de porte ex-

tendida por el porteador. Sigue á la expedición hasta su destino y es entregado al consignatario. Dichos documentos están sujetos en Francia á un sello de 0,35 francos para la gran velocidad, y á uno de 0,70 francos para los de pequeña. En España las cartas de porte están libres de impuesto.

Los anticipos que algunos comerciantes hacen sobre talones librados por Compañías de ferrocarriles, se fundan en la validez del endoso, firmado por el titulario á favor del que hace el adelanto.

Esto es, sin duda alguna, una gran facilidad, sobre todo para los comerciantes que trabajan con reducido capital, pero debe ponerse mucho cuidado en hacer adelantos sobre talones presentados por personas desconocidas, pues en la práctica hemos tenido ocasión de descubrir algunos timos que han comprometido los intereses de algunos incautos que habían hecho adelantos sobre talones.

Se da el nombre de *hoja de ruta* á un extracto del libro-registro.

Dicho documento lo extiende la estación de salida antes de expedir las mercancías, á las cuales acompaña hasta su destino.

En la hoja de ruta consta:

- 1.º Su número de orden.
- 2.º La estación de procedencia.
- 3.º La velocidad del transporte.
- 4.º La estación consignataria.
- 5.º El número del tren que conduce.
- 6.º La fecha de la expedición.
- 7.º El nombre del Jefe de tren.
- 8.º La procedencia real de las partidas.
- 9.º El número de expedición.
10. La letra y número de los vagones en que va cargada la expedición.
11. El nombre del remitente.
12. El nombre del consignatario.
13. El domicilio de éste.
14. El último destino de la expedición.
15. Marcas y número de la misma.
16. Número de bultos que la componen.

17. Su clase.
18. Su contenido.
19. Su peso bruto.
20. Serie y número de la tarifa aplicada.
21. Precio por tonelada.
22. Producto para la Compañía que expide.
23. Portes de las Empresas anteriores.
24. Gastos accesorios.
25. Precio total del transporte.
26. Desembolsos que gravan la expedición.
27. Reembolsos que gravan la expedición.
28. Modo de entrega. (En la estación ó á domicilio.)

Dichos documentos son firmados por el Jefe de la estación remitente y consignataria, y por el Jefe de tren.

Se crea una para cada destino, continuando en ella tantas cuantas expediciones pueda contener, y llegadas á su destino son remitidas, después de copiadas en el registro de llegadas de la estación consignataria, á la Intervención de la Compañía á que ésta pertenece.

En el tráfico internacional, las hojas de ruta no siguen á la mercancía hasta su destino, sino que quedan en la frontera, y después de servir para extender los estados de transmisión, son remitidas á la Intervención de la última Compañía del país de que salen, formando la Empresa que debe continuar el transporte nuevas hojas de ruta que acompañan las expediciones hasta su destino ó próxima frontera.

Las hojas de cargamento son unos documentos creados por las estaciones remitentes y entregados á los Jefes de tren para que conozcan y comprueben la carga estibada en cada vagón.

Acompañan á las expediciones hasta su destino, sirviendo de comprobante para la descarga. Se crea una para cada vagón, y si es insuficiente para contener el número de expediciones cargadas en él, se establecen cuantas sean necesarias; pero nunca se hace constar más de un vagón en cada hoja. En ellas se expresa:

- 1.º Estación de procedencia.
- 2.º Serie y número del vagón.
- 3.º Fecha de la expedición.

- 4.º Número del tren conductor.
- 5.º Destino de la expedición.
- 6.º Nombre del Jefe de tren.
- 7.º Señales del factor de carga.
- 8.º Número de expedición.
- 9.º Nombre y domicilio del remitente.
10. Nombre y domicilio del consignatario.
11. Estación remitente.
12. Estación consignataria.
13. Ultimo destino de la mercancía.
14. Marcas y números de la misma.
15. Número de bultos.
16. Su contenido.
17. Su peso bruto.
18. Número de documentos de Aduana.
19. Número de boletines de garantía.
20. Número de toldos que lleva el vagón.
21. Número de cuerdas que lleva el vagón.
22. Número de cuñas que lleva el vagón.
23. Incidentes del viaje.

Las hojas de cargamento van firmadas por el factor de carga y cada Jefe de Estación debe firmar el recibo de las mercancías que le son entregadas, para descargo del Jefe de tren; debiendo, además, ser firmadas por el Factor de descarga de la estación donde queda el vagón, y en ella se anotan las observaciones á que puedan dar lugar las faltas que resulten á la descarga. Son remitidas después al Jefe de Movimiento de la Compañía en una de cuyas estaciones queda el vagón conductor.

Algunas Compañías tienen establecidos precios reducidos ó nada cobran por el retorno al punto de procedencia de los embalajes y envases vacíos que han servido para la conducción de determinadas mercancías. Es natural que, si conceden estas ventajas, traten de asegurarse que no aprovechan este beneficio más que los envases ó embalajes que han viajado ya por sus líneas. Con objeto, pues, de evitar los abusos á que pudiera dar lugar la facilidad acordada, en el acto de facturar los embalajes ó envases llenos se entrega al remitente de la expedición un documento llamado Boletín de retorno, en el que se

hace constar el número de expedición, procedencia, destino, detalle y fecha de la misma, y la fecha en que caduca el Boletín, que es á los tres meses de su creación. Este documento es enviado por el remitente al consignatario, para que lo utilice al retorno de los embalajes.

En Francia no existe dicho documento, pero hace las veces de él el *récépissé à remettre au destinataire*.

A pesar de este sistema, las Compañías son defraudadas, puesto que con frecuencia dichos documentos son aplicados á embalajes ó envases que jamás han viajado por las líneas de aquéllas, y no sería esto lo peor, si en muchas ocasiones no fuesen aprovechados por personas completamente ajenas á las que efectuaron ó recibieron las expediciones del lleno.

El sistema francés es mejor, puesto que el remitente del vacío debe ser el mismo que fué consignatario del lleno, cuya identidad se comprueba con la presentación del *récépissé* que se exige.

En España no puede ponerse en práctica el sistema francés hasta que las Compañías entreguen al consignatario la carta de porte al hacerse éste cargo de la expedición que recibe. También podría lograrse igual resultado haciendo constar en el Boletín de retorno el nombre del consignatario.

Se da el nombre de etiquetas á unos parches de papel que se adhieren á los bultos en el acto de la facturación, para conocer el punto de su procedencia y destino y la expedición á que pertenecen.

Consta en ellas:

- 1.º El nombre de la estación de procedencia.
- 2.º El nombre de la estación de destino.
- 3.º El número de expedición.
- 4.º El número de bultos de que se compone.

Se distinguen por el color las de grande de las de pequeña velocidad.

Todo porteador ó remitente que se separe de las reglas de la facturación, tiene derecho á llamar á un Notario para que, ante testigos, levante un acta de lo ocurrido, con la cual puede acudir para hacer respetar sus derechos á los Tribunales competentes.