

El transporte de mercancías se efectúa á grande ó pequeña velocidad, á voluntad de los remitentes, en los plazos reglamentarios. Exceptúanse las mercancías peligrosas, que sólo pueden viajar á pequeña velocidad.

La entrega de las mercancías se efectúa en los plazos señalados y mediante presentación del talón-resguardo firmado por el consignatario.

CAPITULO XII

DE LAS RECLAMACIONES EN GENERAL

Definición.—División.—Libro de reclamaciones.—Responsabilidad en general.—El porteador y Agente de transportes son responsables de sus dependientes.—El remitente y consignatario tienen recurso contra los Agentes intermediarios.—Cómo se prueba el contrato entre ambos.—Precauciones de los intermediarios para ponerse á cubierto.—Fuerza mayor.—Diferencia entre fuerza mayor y caso fortuito.—Choques.—Descarrilamientos.—Accidentes del tiempo.—Robos á mano armada.—Incendios.—Manera de probar la fuerza mayor.—Daños y perjuicios.—Acciones contra el porteador.—Domicilio de las Compañías.—No pueden ser atacadas más que en él ó donde tengan representante debidamente autorizado.—Compañías intermedias.

134.—Obedece el servicio de ferrocarriles á leyes y disposiciones especiales que trazan reglas de conducta de las que las Compañías no pueden separarse sin exponerse á que sus comitentes ó los Agentes del Gobierno les recuerden el cumplimiento de sus deberes. Se da, pues, el nombre de reclamaciones, á las gestiones practicadas por las personas que utilizan los servicios de una Empresa para exponer una queja á las mismas contra sus empleados, ó á los Tribunales contra aquéllas.

Siendo de tal variedad los transportes de que se encarga una Compañía de ferrocarriles, y tan numerosas las causas que pueden impedir el cumplimiento del contrato, es evidente que las reclamaciones que puede dirigir el público contra las Empresas son en gran número, siendo casi imposible preverlas todas. Trataremos, sin embargo, de explicarlas, dividiéndolas en cuatro grupos:

- 1.º Retrasos.
- 2.º Averías.
- 3.º Faltas, y
- 4.º Excesos de percepción.

El art. 104 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dispone sobre el particular que «para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones no sólo contra la Empresa, sino contra sus Agentes y empleados, habrá en cada estación un registro que será visado mensualmente por los encargados de la Inspección administrativa y mercantil».

El registro de que habla el trascrito artículo, es conocido vulgarmente por el nombre del libro de reclamaciones.

La Real orden de 19 de Agosto de 1865, refiriéndose á dicho registro, dispone:

- «1.º El libro de reclamaciones se entregará á todo viajero remitente ó consignatario que lo solicite, sin dirigirle pregunta alguna, con propósito de cerciorarse del objeto de su demanda.
- 2.º Cuando en dichos libros se encuentren quejas ó reclamaciones relativas á faltas cometidas en ferrocarriles, pertenecientes á distintas Empresas, el Comisario de la sección en que se haya consignado la queja sacará copia literal de ella y la remitirá de oficio al de la sección en que se cometió la falta y éste la elevará á su Jefe inmediato para que la dé el curso que corresponda.
- 3.º Después de haber sacado la copia que se cita en la regla anterior, pondrá el Comisario al pié de la queja la siguiente nota: Sacado copia y remitida al Comisario de..., en cuya sección aparece cometida la falta que se denuncia.»

El art. 377 del Código de Comercio, dice:

«El porteador será responsable de todas las consecuencias á que puede dar lugar su omisión en cumplir las formalidades prescritas por las leyes y Reglamentos de la Administración pública en todo el curso del viaje, y á su entrega al punto á donde fueren destinadas, salvo cuando su falta proviene de haber sido inducido á error por falsedad del cargador en la declaración de las mercaderías, en virtud de orden formal del cargador ó consignatario de las mismas, ambos incurrirán en responsabilidad.»

Para que exista responsabilidad es necesario que se haya

faltado á las disposiciones ó condiciones estipuladas en el contrato de transporte, y que esta falta no sea producida por causas que no puedan evitarse.

La responsabilidad cesa por dos circunstancias: 1.ª, por cancelación del contrato sin reclamación, y 2.ª, por prescripción, ó sea por falta de oportunidad al hacer la reclamación.

Ni la recepción de la mercancía sin previo pago del transporte, ni el abono de éste sin retirar la mercancía, libra á las Compañías de la responsabilidad que pueda incumbirlas por las faltas cometidas.

Solidarios los principales de los actos de sus dependientes, claro es que las Compañías de ferrocarriles y los Agentes intermediarios, son responsables de las faltas cometidas por sus representantes. Así lo dispone el art. 21 del Código penal corroborándolo una sentencia de 10 de Octubre de 1884, dictada por la Sala segunda del Tribunal Supremo, cuyos interesantes considerandos y fallo copiamos á continuación de la exposición de los hechos:

«Doña Celia Noguero, al emprender un viaje para Bilbao, remitió con un mozo de su confianza al despacho Central del ferrocarril del Norte, sito en la Puerta del Sol, un baúl que facturó, sin creerse obligada á hacer declaración alguna del contenido del equipaje, por no llevar sino objetos de su uso diario.—Recibido en su destino y retirado al domicilio de Doña Celia, cuando lo abrió echó de menos varias alhajas y efectos.—Instruida la correspondiente causa, se procedió contra Toribio Romero Benítez, empleado de la Empresa, y que desempeñaba el cargo de guarda en dicha Central, ocupándosele en su domicilio varios de los efectos de los que contenía el referido baúl, con un manajo de llaves, entre las cuales había una que abría dicho cofre.—La Sala de lo criminal de la Audiencia de Madrid, calificando el delito de robo, impuso las penas correspondientes que creyó aplicables, con la indemnización por mitad, solidaria y mancomunadamente, á D. Alberto Montand, como marido de Doña Celia, de 3.103 pesetas que por insolvencia había de satisfacer la Empresa de los ferrocarriles del Norte, como responsable subsidiariamente.—Interpuesto recurso por la Empresa, obtuvo el siguiente fallo:—Considerando que,

según el art. 21 del Código penal, son responsables subsidiariamente las Empresas dedicadas á cualquier género de industria, por los delitos ó faltas cometidas por sus dependientes en el desempeño de sus obligaciones ó servicios, prescripción que alcanza en este caso á la Compañía de ferrocarriles del Norte de España, porque, según los hechos declarados probados, Toribio Romero Benitez, empleado de dicha Empresa, de servicio en la oficina Central en la noche del 4 al 5 de Agosto en compañía de su cuñado Francisco Valerz, sustrajo del baúl de Doña Celia Noguerol, facturado aquel mismo día para San Sebastián, los efectos de que se ha hecho mención, y cuyo importe excede de 500 pesetas:—Considerando que el art. 207 del Código de Comercio, que se cita como infringido por el recurrente, de carácter puramente civil y se refiere notoria y exclusivamente al contrato de portadores de comercio para actos y responsabilidades de otro género y alcance:—Considerando que en el mismo caso están los artículos 116 y 158 del Reglamento de Policía de los ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878, que también se alegan en el recurso, porque los hechos que han motivado este proceso no se derivan de ningún contrato propiamente dicho, ni de accidente alguno dimanado del cumplimiento del mismo, sino de un delito cometido por un empleado de la Empresa, que hace á ésta, directa é ineludiblemente, responsable por modo subsidiario en la esfera civil, según el texto terminante del citado art. 21 del Código civil:—Considerando que la demostración completa de estas afirmaciones se encontrará en la comparación de hechos que son de todo punto diversos, cuales son las faltas, omisiones é informalidades en el cumplimiento de un contrato cualquiera de conducción ó porte y hasta de actos criminales, cometidos por personas extrañas á los contratantes, á los cuales serán aplicables en sus respectivos casos las disposiciones invocadas y los que provienen inmediatamente de acciones punibles cometidos por dependientes ó empleados en una Empresa, respecto de los que sólo cabe la prescripción concreta y absoluta del art. 21:—Considerando que en este concepto la Sala sentenciadora, al declarar subsidiariamente responsable á la Empresa de los ferrocarriles del Norte por la insolvencia de los procesados, condenándo-

la en este concepto á satisfacer á Doña Celia Noguerol la cantidad de 3.103 pesetas, no ha incurrido en el error de derecho que se le supone, ni infringido los expresados artículos;—Falloamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación por infracción de ley interpuesto por la Empresa de los ferrocarriles del Norte contra la sentencia dictada por la Sala de lo criminal, sección primera de la Audiencia de este distrito, y condenamos á dicha Empresa en la pérdida del depósito, al que se dará la aplicación prevenida por la ley, y en las costas, etc...»

Cuando un Agente intermediario se encargue de un transporte cualquiera, el remitente y consignatario tendrán contra él los mismos recursos que tendrían contra el porteador.

El contrato entre el remitente y el intermediario de transportes, se prueba principalmente con la presentación del talón-resguardo entregado por éste á aquél, pudiendo también probarse con el acto material del transporte, y exigiendo al intermediario que pruebe, caso de pretenderla, sus derechos de propiedad sobre el objeto transportado.

En cuanto á los medios que debe emplear el intermediario para poner á cubierto su responsabilidad, diremos que considerado como remitente ó consignatario, tiene iguales derechos contra las Compañías como si trabajase por su propia cuenta; por consiguiente, debe prever todas las reclamaciones que puedan hacerle sus comitentes, para producirlas él con anterioridad á las Compañías, pudiendo también limitarse á hacer reservas al hacerse cargo de los objetos transportados, repitiendo contra los portadores en caso de ser atacado por sus comitentes.

Sólo queda á cubierto la responsabilidad del porteador, cuando las faltas que pueden dar lugar á reclamación provienen de fuerza mayor, entendiéndose por tal cualquier accidente imprevisto que no estén las Compañías en la posibilidad de evitar.

He aquí cómo se expresa la Real orden y Reglamento de 17 de Julio de 1868:

«Artículo 1.º Se considerarán como casos fortuitos ó de fuerza mayor, para los efectos de que trata el art. 41 del pliego

de condiciones generales para las contratas de obras públicas: 1.º Las grandes inundaciones, cuando no son habituales en el terreno en que se efectúen las obras, y en el proyecto de éstas no se haya previsto su existencia.—2.º Las avenidas de los ríos ú otras corrientes, cuando ocurran fuera de la época en que habitualmente se verifican, y no haya precedido con tiempo bastante para prevenir sus efectos, indicio que las haga presumibles, ó cuando verificándose en la época y circunstancias en que son habituales, exceden notablemente á las más grandes conocidas.—3.º Los incendios ocasionados por la electricidad atmosférica.—4.º Las epidemias.—5.º Los temporales marítimos en épocas no acostumbradas y en intensidad superior á la conocida.—6.º Los vientos impetuosos y desconocidos en el país.—7.º Los terremotos.—8.º Los hundimientos de terrenos con las obras en ellos asentadas.—9.º Los desprendimientos de grandes bloques en las montañas, que arrastran á su caída las obras que á su paso encuentran.—10. Los destrozos causados en tiempo de guerra por las tropas beligerantes.—11. Los daños y perjuicios ocasionados por las sediciones populares.—12. Los robos tumultuosos.—13. Las demoliciones violentas.—Y 14. En general todos aquellos accidentes extraordinarios, cuyos efectos son de todo punto irresistibles.»

En Francia los porteadores son responsables de los retrasos, averías y faltas parciales ó totales, exceptuando ciertos casos especialmente determinados:

Por los retrasos, si hay fuerza mayor.

Por las averías y faltas, si hay vicio propio de la cosa transportada, caso fortuito ó de fuerza mayor.

El estado de guerra puede producir fuerza mayor, pero no la constituye necesariamente; así es que, hay fuerza mayor, si la guerra impide toda comunicación entre el lugar de la expedición y el de destino, no considerándose como tal si la Compañía, á pesar del estado de guerra, puede hacer entrega del objeto transportado al consignatario, ó si puede, cuando menos, pasarle un aviso de su llegada.

La insuficiencia de material móvil no constituye caso de fuerza mayor; de modo que una Compañía no puede alegar, en caso de avería, para salvar su responsabilidad, que á causa de

falta de material ha tenido que poner en contacto el género averiado con el que produjo la avería.

Tampoco es considerado como caso de fuerza mayor la insuficiencia de material cuando proviene de un exceso de tráfico, á causa de rebaja de tarifas. Así ha sido juzgado en Francia por el Tribunal de París, en 27 de Diciembre de 1862, publicándose una sentencia en que figuran los considerandos siguientes:

«En vista de que la Compañía del ferrocarril de Lyon al Mediterráneo, reconoce que la rebaja de sus tarifas y, en su consecuencia, el aumento de tráfico sobre su red, ha sido en los últimos meses de 1858 la causa principal de la falta de vagones de que se queja la Compañía de Montraubert:—Considerando que la nueva tarifa y los cambios por ella causados, eran completamente extrajeros á los que utilizaban la vía férrea en Saint-Etienne:—Que no han podido ser cohibidos en sus transacciones por la previsión de una disminución en los vagones de transporte:—Que incumbía á la Compañía que solicitaba la nueva cláusula, prever sus consecuencias:— Que debía, ó aumentar el número de sus vagones, ó aplazar la práctica de la modificación de la tarifa, y no hacer coincidir el acrecentamiento inevitable del transporte de carbones á la entrada del invierno, con el que aportaba la rebaja del precio de transporte...»

La ruptura de un eje tampoco ha sido considerado en Francia como caso de fuerza mayor, declarándolo el Tribunal de Comercio del Sena, con fecha 7 de Marzo de 1862, en los términos siguientes:

«Considerando que la Compañía atacada opone á la demanda, que el retraso de que se la hace responsable ha sido causado por la ruptura de un eje del tender del convoy, accidente que, según ella, constituye un caso de fuerza mayor:—Mas considerando que no está justificado que la ruptura de que se trata haya sido la consecuencia de una causa que no podía ser atribuída á un vicio del material ó á falta de vigilancia:—Que, así pues, el caso de fuerza mayor no puede ser tomado en consideración...»

Una inundación puede ser considerada como fuerza mayor, si se presenta súbitamente y con carácter grave, no dando tiem-

po á la Compañía para evitar los daños sobrevenidos á los objetos transportables, ó si, habiendo hecho todos los medios posibles para evitarlos, no ha podido conseguirlo. Si, por el contrario, la inundación viene lentamente, pudiendo ser prevista, y si una vez el peligro inminente, la Empresa no pone en juego todos los recursos posibles para salvar los objetos confiados á su cuidado, no podrá ampararse de la declaración de fuerza mayor, siendo responsable de los daños causados.

El incendio está en el mismo caso que la inundación. Si el fuego proviene de causas imposibles de evitar, constituye fuerza mayor. En caso contrario, es decir, si proviene de una imprudencia ó falta de previsión, la Compañía asume sus consecuencias.

En Inglaterra sólo existen dos causas que puedan librar á las Compañías de responsabilidad:

- 1.^a Un fenómeno natural *act of God* (acto de Dios); y
- 2.^a La intervención de los enemigos del Rey.

Se ha tratado de distinguir la fuerza mayor del caso fortuito, diciendo que éste es el producido por accidentes en los que no tiene intervención la mano del hombre, y que aquélla es todo lo contrario.

Al acto de encontrarse un objeto contra otro se da el nombre de choque. Cuando un tren se precipita contra otro ó contra cualquier objeto que halla á su paso, se dice que ha ocurrido un choque.

Los efectos de estos accidentes son generalmente terribles para las personas que conduce el tren que lo produce ó lo sufre, como también para las mercancías porteadas, y sólo pueden ser considerados como fuerza mayor en casos muy especiales de guerra.

No tenemos noticia que se haya discutido ante los Tribunales si los retrasos que provienen de un choque son imputables á los portadores; pero estamos en la convicción de que las Compañías vendrían obligadas á indemnizar los perjuicios ocasionados por un retraso que reconociese por causa un choque, y nos fundamos en que no reconocido como caso de fuerza mayor este accidente, tampoco deben serlo sus consecuencias.

Se da el nombre de descarrilamiento á la separación de un tren de los rails ó carriles sobre que rueda.

Los efectos producidos por los descarrilamientos son casi siempre de gran transcendencia para las personas y efectos que viajan, y sólo pueden ser considerados como fuerza mayor cuando son producidos por causas que la Compañía ó sus empleados no han podido prevenir ni evitar.

Los accidentes del tiempo, tales como inundaciones imprevistas, terremotos, incendios producidos por fuego del cielo y la acumulación de nieves en la vía, son considerados como casos de fuerza mayor.

En la Real orden de 26 de Abril de 1871, se lee lo que sigue:

«Vista la comunicación dirigida por el Inspector Jefe administrativo y mercantil de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, transcribiendo, informada con fecha 15 del actual, la instancia de la Compañía concesionaria de los mismos, en que solicita que, interin permanece interrumpida la circulación en el puente núm. 46 de la línea de Córdoba, se suspendan los efectos de la Real orden de 3 de Octubre de 1865, establecida por la del Poder ejecutivo de 20 de Mayo de 1870, que obliga á hacer trenes especiales en la prolongación de los caminos de hierro, cuando los ordinarios combinados llegan con retraso á los puntos de enlace; S. M. el Rey, teniendo presente lo informado por dicho Inspector Jefe, se ha dignado disponer que, sin perjuicio de que reunidos los antecedentes que existen sobre el cumplimiento de la expresada Real orden, se estudie la medida de carácter general que haya de dictarse para evitar resoluciones como la presente, cuando sobrevienen retrasos por causa de fuerza mayor, conciliando también los intereses de las Empresas y de los viajeros, se suspendan los efectos de las citadas órdenes en aquellas líneas á que, por sus enlaces con las de Madrid á Zaragoza y Alicante, toca el cumplimiento de sus prescripciones, siempre que los retrasos provengan de la interrupción ya referida; debiendo quedar restablecidas tan pronto como lo sea de alguna manera la circulación ordinaria de trenes en la citada línea.»

Conviene también tener presente lo que dispone el art. 139 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, á saber: que «no

se tendrá por caso de fuerza mayor el robo, sino cuando la Empresa haga constar que hizo cuanto le fué posible para impedirlo».

Por consiguiente, la Empresa será responsable de los hurtos y faltas que se noten en las expediciones, como el robo no se efectúe á mano armada, siendo inútil la resistencia de los empleados para impedirlo.

El art. 139 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dice:

«No se tendrá por causa de fuerza mayor... el incendio, si no prueba (la Empresa) que ni fué ocasionado por la imprudencia ó descuido de sus empleados, ni por la insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte.»

Algunas Empresas suscriben pólizas de seguro, que comprenden no sólo su material fijo y móvil, sino las mercancías que transportan.

Otras son las aseguradoras de sí mismas llevando una cuenta de seguros cuyo débito lo constituyen las cantidades que en concepto de primas deberían pagar á una Compañía de Seguros, y el crédito está formado por las sumas que satisfacen á causa de los siniestros. No es temerario asegurar que por este medio las Empresas que lo practican ganan lo que las Compañías de Seguros ganarían si obtuviesen la póliza suscrita por el asegurado.

¿Cómo se prueba la fuerza mayor?

El art. 151 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dice, hablando de la responsabilidad de las Empresas:

«Se exceptúan los casos fortuitos y de fuerza mayor, los cuales han de ser comprobados en el mismo día y lugar en que ocurran, y nó por certificados obtenidos posteriormente y después de comenzadas las actuaciones, á no ser que una perturbación del orden público haya impedido á las Autoridades el libre ejercicio de sus funciones.»

El art. 138 del mismo Reglamento, dispone que «la prueba de los casos de fuerza mayor corresponde á la Empresa, y mientras no lo verifique, quedará subsistente su responsabilidad».

Las Compañías de ferrocarriles deben dar parte inmediatamente á las autoridades locales de los accidentes que ocurran

en la vía ó dependencias de la Compañía, y á aquéllas toca trasladarse al lugar del suceso y levantar la correspondiente acta de lo ocurrido ó instruir la oportuna sumaria, si la naturaleza del caso lo reclama.

El porteador no debe limitarse á probar el accidente, sino que ha de hacer constar que no estuvo en su mano evitarlo.

Pueden presentarse casos en los que, á pesar de existir fuerza mayor debidamente probada, las Compañías sean responsables de sus efectos. Supongamos que éstas no hacen seguir á las expediciones la vía señalada por el remitente en la declaración de expedición y que en ruta sobreviene un accidente que es declarado fuerza mayor, originando daños á la cosa transportada. En este caso, las Compañías son responsables, puesto que si hubiesen seguido las instrucciones del remitente, se habría evitado el daño causado por el siniestro.

Otros casos hay en los que, sin que exista fuerza mayor, las Empresas quedan exentas de responsabilidad, como, por ejemplo, cuando el viajero no hace registrar sus equipajes ó deja de declarar los valores en ellos contenidos.

La prueba de la fuerza mayor toca hacerla á las Compañías, puesto que la ley establece contra el porteador una presunción de culpabilidad, que no se desvanece más que contra la prueba contraria.

En caso de retraso, la justificación de la fuerza mayor debe hacerse constar legal é inmediatamente. Si se trata de averías ó pérdidas, puede esperarse á que sea reclamado el valor de la mercancía ó el que representen los daños y perjuicios, para pedir hacer prueba de fuerza mayor.

Cuando á consecuencia de un accidente ocurrido deba presentarse algún empleado de la Empresa á prestar declaración, debe regirse por las reglas dictadas en la Real orden de 20 de Abril de 1863, y en la de 18 de Abril de 1874, cuyo tenor es el siguiente:

«He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del expediente instruido en este Ministerio con motivo de una comunicación del de Fomento, en la que se inserta otra del Ingeniero Jefe de la división de los ferrocarriles de Sevilla en solicitud de que se declare, que cuando cualquier Agente de las Compañías encar-

gado de la vigilancia de la vía, tuviera que comparecer ante la Autoridad judicial para la práctica de diligencias ó prestar declaración, el Juez de primera instancia lo avise oportunamente al Director de las mismas. En su vista, y teniendo S. M. en consideración la transcendencia y perentoriedad del servicio que prestan dichos empleados, y para que en ningún caso quede desatendido, con peligro de un siniestro lamentable, se ha servido resolver, de acuerdo con lo consultado con la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo de Justicia, lo siguiente: 1.º Que lo dispuesto en la Real orden de 4 de Septiembre de 1860, relativa á los empleados de vigilancia, se haga extensiva en los casos en que los de las Compañías de los ferrocarriles encargados de la vigilancia de la vía tengan que comparecer á la presencia judicial para prestar declaración ó evacuar otra diligencia en causa criminal. 2.º Que los Jueces de primera instancia, á la vez que citen directamente á los empleados referidos, conforme se previene en dicha Real orden circular, lo pongan en conocimiento de sus jefes inmediatos.»

La de 18 de Abril de 1874, dispone que «en vista de que si acudieran los empleados de las Empresas de los ferrocarriles á los llamamientos judiciales sin previanoticia de sus superiores y abandonasen con este objeto la custodia de la vía ó las necesidades del servicio, podrían ocurrir fácilmente sensibles siniestros, ó por lo menos interrupciones perjudiciales en la marcha de trenes, el Sr. Presidente del Poder ejecutivo de la República se ha servido disponer que se declaren comprendidos en las prescripciones de la Real orden de 20 de Abril de 1863, á los Jefes de estación, maquinistas, fogoneros, conductores, telegrafistas, factores, recaudadores y demás dependientes que desempeñan funciones análogas, y que cuando hayan de comparecer ante los Jueces y Tribunales se les cite siempre por conducto de los Directores de las respectivas Compañías».

Se da el nombre de daño al menoscabo directo que sufre una cosa.

Se da el el nombre de perjuicio al menoscabo sufrido por una cosa á consecuencia del daño recibido.

Los artículos 137, 151 y 152 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, al tratar del resarcimiento de daños y perjui-

cios, se refieren al menoscabo real que sufre un efecto transportable por culpa del porteador, y al que se sigue á consecuencia del primero.

«Las mercaderías se transportan á riesgo y ventura del cargador, si expresamente no se hubiere convenido lo contrario. —En su consecuencia, serán de cuenta y riesgo del cargador, todos los daños y menoscabos que esperimenten los géneros durante el transporte, por caso fortuito, fuerza mayor ó naturaleza y vicio propio de las cosas. La prueba de estos accidentes incumbe al porteador» (1).

¿Puede deducirse de la anterior disposición que el cargador es el único que tiene acción contra el porteador? ¿Puede el consignatario atacar á la Empresa de transportes?

Ante el Tribunal de Pau se presentó en 16 de Diciembre de 1814 el caso siguiente: Una casa de comisión de Bayona había confiado á un Agente de transportes llamado Benuza, una partida de vino que debía ser conducido á España. Benuza se separó del camino real y fué saqueado en uno de los caminos de atajo: existía, por consiguiente, falta cometida por Benuza, quien era responsable de la pérdida del vino. Fué atacado por la casa remitente de Bayona, y él, apoyándose en el art. 100 del Código de Comercio, pretendió que el único que podía atacarle era el consignatario, verdadero propietario del vino.

Esta pretensión no fué admitida, y fundó su negativa el Tribunal en que el remitente es el que forma el contrato de transporte con el porteador, de quien puede exigir el cumplimiento del pacto.

Por otra parte, ¿qué puede importarle al porteador que sea el remitente ó el consignatario quien le ataque, si de todos modos es responsable de las faltas cometidas? Igual derecho tiene en Francia uno que otro, siendo admitida la reclamación de éste ó de aquél, según la oportunidad con que sea presentada. En España, según el artículo copiado, sólo el cargador puede reclamar, ó, con autorización de éste, el consignatario.

El art. 143 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878,

(1) Art. 361 del vigente Código de Comercio.

dispone que «toda acción cuyo objeto sea puramente mercantil, dirigida contra las Empresas y relativa á los transportes, se entablará ante los Tribunales».

El art. 353 del Código de Comercio vigente, dispone que «cumplido el contrato se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido, y en virtud del canje de este título por el objeto porteador, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieran constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo que determina el art. 366».

En España los derechos de los cargadores contra los porteadores, y los de éstos contra aquéllos, deben ser discutidos ante los Tribunales ordinarios.

En Francia se hallan en igual caso unas y otras cuando se trata de interpretaciones de la ley de concesión (*Cahier des Charges*). Los demás asuntos son ventilados ante los Tribunales de Comercio. Véase sobre el particular los artículos 639, 640 y 645 del Código de Comercio francés.

En cuanto á la facultad que tienen el remitente y consignatario de encargar á un comisionista que se dirija contra el porteador por cuenta de uno de aquéllos, existe la Real orden de 9 de Abril de 1876, que dice:

«. . . . S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con el dictamen de la Sección de Fomento del Consejo de Estado, ha tenido á bien acceder á lo solicitado por el Círculo de la Unión Mercantil y declarar que las reclamaciones extrajudiciales á que den lugar las faltas en los transportes de mercancías, son actos que interesan al Comercio y que se pueden confiar á los comisionistas por medio del escrito á que se refiere el art. 117 del Código de Comercio.»

El art. 117 á que se alude, decía:

«Para desempeñar por cuenta de otro, actos comerciales en calidad de comisionista, no se necesita poder constituido en escritura solemne, sino que es suficiente recibir el encargo por escrito ó de palabra; pero cuando haya sido verbal, se ha de ratificar después por escrito, antes que el negocio haya llegado á su conclusión.»

En el Código vigente no consta este artículo ni otro que le sustituya.

El domicilio de las Compañías es el que figura en la escritura de constitución de las mismas, siendo considerado como domicilio legal.

Las Compañías no pueden ser atacadas más que en su domicilio legal ó donde tengan representantes debidamente autorizados.

El art. 178 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dice: «Toda notificación á las Empresas de ferrocarriles se verificará en los mismos puntos donde tengan su domicilio, y sólo se dará valor legal á las citaciones que se les hagan en las personas de los Jefes de Estación cuando se hallen competentemente autorizados para representarlas.»

Para saber dónde deben ser atacadas las Compañías hay que distinguir tres casos:

1.º Cuando tengan su domicilio social en una población á la que lleguen sus líneas, y no tengan fuera de ella representantes competentemente autorizados.

2.º Cuando además de sus administradores en el domicilio social, tengan fuera de él representantes debidamente autorizados, y

3.º Cuando tengan su domicilio social en un punto al que no lleguen sus líneas.

En el primer caso, la Compañía no puede ser atacada más que ante el Tribunal del punto de su domicilio social.

En el segundo caso, la Compañía puede ser atacada indiferentemente en el punto de su domicilio social, ó en los que residan sus representantes autorizados.

En el tercer caso, la Compañía puede ser atacada lo mismo ante el Tribunal del punto de su domicilio social, como ante el del punto donde radique su más importante establecimiento.

Cuando se trate de una reclamación á que haya dado lugar un transporte que haya recorrido las líneas de más de dos Compañías, pueden ser indiferentemente atacadas la Compañía remitente ó la consignataria, mas de ningún modo las intermedias.