

objetos transportados, su estado será reconocido y hecho constar por peritos nombrados por el Presidente del Tribunal de Comercio, ó en su defecto por el Juez de paz y por decreto al pie del requerimiento. El depósito y secuestro, y luego su traslado á un depósito público, puede ser ordenado. Puede ser ordenada la venta por el porteador hasta cubrirse del precio de transporte.»

CAPÍTULO XIV

DE LAS RECLAMACIONES EN GENERAL

Privilegio del porteador é intermediario para el cobro de los portes.—¿Qué debe practicarse para cobrar los portes sobre la cosa transportada?—Si el porteador ó intermediario acredita portes de una expedición, ¿puede cobrarlos sobre otra?—¿Qué créditos quedan garantidos por los privilegios del porteador?—Mercancías no figuradas en el registro.—De las entregas á los conductores de mensajerías en viaje ó antes de él.—Garantías.—Caso en que el porteador obtiene el talón antes de hacer la entrega de la cosa transportada.—Reclamaciones hechas por los viajeros.—Ventajas de la facultad dada á los subalternos para transigir reclamaciones.—Reconocimiento de mercancías á la llegada.—Prescripción.—Reglas para evitar reclamaciones.

136.—Según los artículos 374, 375 y 376 del Código de Comercio español, 92 y 95 del francés, y 141 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, el porteador tiene derecho al cobro de los gastos de transporte.

En Francia, además de los artículos 92 y 95 del Código de Comercio, se reconoce el privilegio á los porteadores para el cobro de los gastos de transporte en el art. 2102 del Código civil, que dice:

«Los créditos privilegiados sobre ciertos muebles son:...
6.º Los gastos de transporte y los accesorios sobre la cosa transportada.»

Se ha dispuesto que «puede ser ordenada la venta en favor del porteador hasta cubrirse del precio de transporte» (1).

(1) Art. 106 del Código de Comercio.

El procedimiento que debe emplear el porteador para cobrar sobre la cosa transportada los gastos de conducción, consiste en dirigir la petición al Juez de primera instancia, quien ordenará la venta de aquélla en pública subasta, si se trata de objetos no sujetos á inminente avería, pues de ser así, puede prescindirse de la intervención del Juez y ser vendidos inmediatamente.

Los gastos del procedimiento practicable para obtener la venta judicial son tan crecidos, que privan á las Compañías, en la generalidad de los casos, de hacer uso de su derecho prefiriendo guardar en depósito durante el tiempo marcado por la ley las mercancías que deben ser vendidas; pues el perjuicio que sufren adoptando tal resolución es mucho menor, casi siempre, que el representado por los gastos del procedimiento.

En Francia ordena la ley que el porteador presente una solicitud al Presidente del Tribunal de Comercio, y que en vista de ella, disponga aquel Magistrado.

Algunos han pretendido que antes de ser presentada al Presidente del Tribunal de Comercio la solicitud de venta, el porteador debía poner al consignatario, por medio de un acto extrajudicial, en condiciones de poder retirar la expedición. También se ha pretendido que el porteador, obtenida la autorización para la venta, debía ponerla en conocimiento del interesado antes de efectuarla.

Estos dos puntos han sido discutidos ante el Tribunal de París en 8 de Mayo de 1857, siendo confirmada, con adopción de los fundamentos de los primitivos Jueces, una sentencia del Tribunal de Comercio del Sena.

El porteador tiene derecho al cobro del transporte, aunque no esté en posesión de la cosa transportada, mientras su reclamación sea hecha á poco de la entrega. También es necesario observar que si una parte del género transportado no está en poder del porteador, el resto responde de la totalidad de la deuda.

El porteador que entrega al consignatario la cosa transportada, sin pago de portes, quedando así en descubierto de la cantidad que éstos representan, no puede reembolsarse de ella tomando en garantía objetos transportados posteriormente para

el mismo deudor y que estén en posesión del acreedor, siempre que su transporte sea objeto de un contrato distinto del formado para transportar aquéllos, cuyos derechos no han sido satisfechos aún al porteador. Se hace, sin embargo, una excepción por las remesas de considerable importancia, cuyo transporte no puede ser efectuado en un día: en este caso, si el porteador ha entregado parte del envío, el resto le responde del pago total del transporte, de acuerdo con lo manifestado en el último párrafo del número anterior.

Así fué juzgado en Francia por el Tribunal de Casación en 13 de Febrero de 1849, constando en la sentencia los considerandos siguientes:

«En vista de que, según los principios de derecho justamente reconocidos y consagrados por el fallo atacado, el privilegio del porteador por los gastos de transporte no se extiende de una manera general y absoluta por los gastos de transporte sobre todos los objetos transportados en virtud de un solo y único tratado preexistente entre el remitente y el porteador:—Que la naturaleza del privilegio repugna á este carácter de generalidad; que el privilegio resulta de un hecho previsto por la ley, y que no toma su origen en un convenio expreso ó presumido entre las partes; que el hecho del transporte por sí mismo es el que sólo debe ser considerado para determinar la extensión del privilegio del porteador:—Que si bien es cierto que, según el sentido de la ley, el privilegio por gastos de transportes se extiende sobre todas las mercancías comprendidas una sola y misma operación de transporte, cualquiera que sea el modo de ejecutar esta operación única, no sucede así cuando las operaciones son diferentes, separadas unas de otras, y que den lugar á tantos y diferentes gastos cuantas sean las operaciones de transporte; que en este caso, el privilegio por el pago de los gastos relativos á una de estas operaciones no puede ejercerse sobre las mercancías que sean objeto de otra operación completamente extraña á la primera, no pudiendo ser asimilada por la simple consideración que las dos han sido ejecutadas en virtud de un mismo convenio entre las mismas partes...»

El privilegio de los porteadores sólo garantiza los créditos

representados por el precio del transporte y los gastos accesorios del mismo, cuando ambas cantidades, de acuerdo con lo manifestado en el número anterior, sólo se refieren á la expedición que faculta al porteador á ejercer sus derechos; y de ningún modo garantizan las cantidades que sean adeudadas á aquél por operaciones diferentes de la de que se trata.

Los objetos que se transportan sin haber sido registrados en el libro correspondiente, viajan sin responsabilidad por parte de las Compañías.

Es algunas veces muy difícil imputar la falta de registro al porteador ó al remitente: si, por ejemplo, un viajero entrega un bulto á un dependiente del porteador y aquél sufre extravío antes de ser registrado, ¿quién es el responsable de la falta? Para saberlo, basta hallar al empleado que se hizo cargo del bulto: si es de los especialmente designados para recibirlo y registrarlos y no ha cumplido con su deber, el porteador es el responsable de su conducta; si, por el contrario, el viajero entregó el bulto á un dependiente no encargado de admitirlo y registrarlos, el porteador queda libre de responsabilidad. Inútilmente el viajero sostendría que el porteador es responsable de los actos de sus dependientes, pues no puede serlo más que hasta cierto límite, y sólo cuando sus empleados desempeñen las funciones que les son designadas.

Cuando se entregan bultos á los conductores de mensajerías, es preciso tener en cuenta que, á la salida, éstos no tienen carácter alguno para recibir los objetos, que deben ser presentados en el despacho de salidas; y que en curso de viaje, dichos conductores pueden recibir los bultos comprometiendo la responsabilidad de sus principales.

Si se trata de Empresas de ómnibus y coches de servicio particular, que no registran los bultos que transportan, los contratistas son responsables de los accidentes que sufren los objetos transportados.

Vamos ahora á ocuparnos del valor y efectos de la garantía.

Las Compañías de ferrocarriles pueden exigir al remitente la firma de un Boletín de garantía que las ponga á cubierto de toda responsabilidad, cuando los objetos presentados á la facturación estén mal ó insuficientemente embalados ó envasados.

Si el remitente se niega á firmar la garantía, el porteador viene obligado á efectuar el transporte, pero tiene la facultad de hacer constar en el talón-resguardo que entrega al remitente su protesta de admisión, fundada en la defectuosidad del embalaje ó envase, quedando por este medio cubierta su responsabilidad.

En ausencia de la reserva y de la protesta, el porteador es responsable de todos los accidentes que sobrevengan á las mercancías, á excepción de las mermas naturales.

Aun á pesar de la garantía ó reserva, responde el porteador de las averías sufridas por la cosa transportada, siempre que las mismas no provengan de fuerza mayor, vicio propio ó defecto de embalaje ó envase.

En cuanto á la condición que aparece en multitud de tarifas especiales, con la que pretenden las Compañías poner á cubierto su responsabilidad por toda clase de averías y mermas sobrevenidas á los objetos facturados con arreglo á dichas tarifas, diremos que aquélla condición sólo las salva de las mermas naturales, y de ningún modo de los demás menoscabos sufridos por la cosa transportada; y que como quiera que los remitentes, sea cual fuere la tarifa general ó especial por la que sean facturados sus envíos, tienen el perfecto derecho, concedido por la ley, de exigir la responsabilidad consiguiente al porteador por las mermas y averías que no sean imputables á fuerza mayor, vicio propio ó reconocida insuficiencia de embalaje, de aquí que afirmemos que la expresada condición sea perfectamente inútil y de ningún valor ni efecto.

Algunos han pretendido que las Compañías que obtienen de los remitentes el Boletín de garantía dejan cubierta su responsabilidad, fundándose para asegurarlo en que no hay fuerza para dejar sin efecto lo convenido entre el remitente y el porteador. Contestaremos á esto, que el pacto puede tener toda su fuerza y valor cuando todas sus condiciones están de acuerdo con lo legislado; y pues la ley hace responsable al porteador de las averías que sufra una expedición como no provengan de fuerza mayor, de vicio propio ó de defecto de embalaje, comprobado regularmente á la salida, él debe responder de las demás, á pesar de cuantas condiciones acepte y suscriba el re-

mitente; y no se nos arguya que ciertas condiciones de las tarifas tienen fuerza ejecutiva, pues contestaremos que la aprobación de éstas es un acto administrativo que nunca puede derogar un acto legislativo que determina de una manera clara y precisa la responsabilidad de los portadores; y que todo lo que emana del Poder legislativo debe ser respetado por el administrativo.

El principio que discutimos sería mucho más legal en Francia que en España; y sin embargo, los Tribunales franceses y autores que se han ocupado del contrato de transporte, están de acuerdo con las ideas sustentadas por nosotros. Decimos que dicho principio sería más legal en Francia que en España, porque así como aquí son aplicables de oficio las tarifas especiales, cuyos precios sean los más reducidos para el transporte que se trate de efectuar, si el remitente no pide la aplicación de determinada tarifa, en Francia se necesita, para obtener el precio más reducido, pedir en la nota declaratoria la tarifa que lo edicta, con lo que se obtiene que el remitente no alegue ignorancia de las condiciones de la tarifa aplicada.

Si se trata de vagones completos, cuyas operaciones de carga y descarga son efectuadas por el remitente y consignatario, las Compañías portadoras son responsables de las averías que provengan del mal estado del material empleado en el transporte; pero no de los efectos que provengan de mala carga, estiba ó descarga, ni de exceso de carga, si se trata de ganado cuyo remitente pretenda colocar en el vagón mayor número el que reglamentariamente puede contener. En caso de contestaciones, la prueba debe ser presentada por el reclamante.

Las entregas de los efectos transportados se efectúan previa presentación del talón-resguardo firmado por el consignatario, y en algunas Compañías (en Francia todas) mediante un recibo firmado por el consignatario en el libro de llegadas de la estación que hace la entrega.

En las estaciones de alguna importancia, es imposible recoger el talón ó la firma del consignatario después de entregada la expedición, y las Compañías han adoptado el sistema de exigir estos requisitos antes de librar la remesa, canjeando el

talón ó firma del consignatario por una orden de entrega que éste conserva en su poder hasta que está en posesión de sus efectos. Ahora bien; si la Compañía obtiene el talón ó firma antes de la real entrega, ¿puede decirse que su responsabilidad se halla cubierta por los menoscabos sufridos por la cosa transportada? De ninguna manera, puesto que este sistema sería demasiado cómodo para eludir la responsabilidad. El documento que entrega la Empresa para que el consignatario se haga cargo de los objetos que debe retirar, tiene tanta fuerza como el talón; y mientras no vuelva á poder del porteador, no puede éste decir ni probar que la entrega fué legal y efectivamente hecha.

A pesar de lo racional de este principio indiscutible, ha habido alguna Compañía en Francia que ha pretendido barrarlo, mas los Tribunales se han encargado de desilusionarla y de hacerla comprender la verdadera interpretación que debía dar á la ley.

He aquí los principios de derecho en que está fundada una sentencia del Tribunal de Casación, fecha 3 de Diciembre de 1856:

«Considerando que, como todo empresario de transportes, la Compañía del ferrocarril del Este es responsable de los objetos transportados hasta la entrega efectiva, cuando no se ha puesto al consignatario en condiciones de efectuar su retirada:—Considerando que esta entrega efectiva no ha tenido lugar;—Que, en efecto, la entrega del documento de salida al consignatario, su recibo en el libro de llegadas y el pago del precio de transporte no pueden equivaler á una entrega real que libre á la Compañía de su responsabilidad;—Que resulta del contexto del Boletín de entrega que las mercancías quedan en poder de la Compañía, cuyos dependientes no pueden entregarlas al consignatario sin la presentación misma de dicho documento;—Que así, lejos de hacer constar una entrega efectiva, la creación de aquel documento no es otra cosa que un medio para llegar á la entrega:—Considerando que la advertencia puesta por la Compañía en el Boletín de entrega manifestando que declina toda responsabilidad, no puede librarla de la que resulta de la naturaleza misma de la cosa;—Que, de

una parte, esta advertencia que, emanada de la Compañía, no figura ni en los reglamentos ni en las tarifas sometidas á la Autoridad administrativa, cuya sanción sería necesaria para darle fuerza de aplicación;—Que, de otra parte, esta advertencia estampada al margen del Boletín de entrega, fuera del cuerpo del documento, no está firmado por el consignatario, á cuya vista puede escapar; que no tiene otro alcance que el de una pretensión elevada por el ferrocarril, y que no puede tener la fuerza de un compromiso obligatorio para el consignatario que no lo ha aceptado...»

Existe otra sentencia del Tribunal de Comercio de Avignon, fecha 18 de Mayo de 1855, en la que se lee:

«Considerando que la Compañía atacada obliga abusivamente al público á pagar el precio del transporte antes de la entrega de la mercancía; que el reconocimiento es ilusorio, á causa de lo atestada que está la estación y de la confusión que se nota en las mercancías; que de ello se sigue que la presunción de la llegada de la mercancía en buen estado, presunción en la que se funda la facultad concedida por el art. 105 del Código de Comercio no puede tener lugar, y que desde este momento dicho artículo no es aplicable...»

Esta sentencia fué confirmada por el Tribunal de Casación en 5 de Febrero de 1856, fundándose en que:

«Considerando, en derecho, que es cierto que las Compañías de ferrocarriles tienen, como todas las demás Empresas de transportes, la facultad de invocar en su provecho la ventaja que resulta del art. 105 del Código de Comercio cuando pueden oponer á la acción dirigida contra ella las dos circunstancias indicadas en dicho artículo, como condiciones indivisibles de su aplicación, á saber: el pago del precio del transporte y la recepción de los objetos transportados; pero que para obtener el beneficio de dicho artículo es indispensable que dichas Empresas den al consignatario de los objetos transportados todas las facilidades necesarias para hacer posible y útil, si ellos juzgan á propósito hacerlo, el reconocimiento así exterior como interior de los bultos antes de la recepción, siendo esta facultad de reconocimiento la sola base de la presunción establecida por dicho artículo, que la mercancía ha

llegado en buen estado, cuando no se produce reclamación alguna antes de la recepción y pago del precio de transporte...»

Las reclamaciones que por retraso pueden hacer los viajeros están determinadas por la Real orden de 3 de Octubre de 1865, cuyo texto es el siguiente:

«Con el fin de evitar los perjuicios que sufren los viajeros en los casos en que los trenes de un ferrocarril no lleguen á enlazar con los de otras líneas en combinación, S. M. la Reina (Q. D. G.), de conformidad con lo propuesto por esta Dirección general, y con lo informado por el Abogado consultor de este Ministerio, ha tenido á bien ordenar que, cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro, se disponga la salida más inmediata posible de uno especial que conduzca los viajeros y equipajes á su destino á expensas de la Empresa de la línea en que se originó el retraso, para cuyo servicio podrán las Compañías ponerse de acuerdo celebrando contratos especiales, ó del modo que crean más conveniente.»

Las reclamaciones que se originaron de la disposición transcrita, dieron por resultado la publicación de la Real orden de 23 de Julio de 1866, que dice:

«... la Reina (Q. D. G.), de conformidad con lo propuesto por el expresado alto Cuerpo (la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos), y teniendo presente la situación poco próspera en que por causas de vario origen se encuentran las Compañías de ferrocarriles, se ha servido disponer:—1.º Que queden por ahora en suspenso los efectos de la prescrita Real orden.—2.º Que se prevenga á los Gobernadores de las provincias que, bajo su más estrecha responsabilidad, castiguen, dentro de las facultades que les concede el tít. 4.º de la ley de 14 de Noviembre de 1855, todo retraso en la salida y llegada de los trenes, mayormente cuando por la tardanza de la llegada no puede empalmar un tren con otro en las líneas que están en combinación, si no se justifica que el retraso es debido á accidentes de fuerza mayor.—3.º Que se imponga al público, por medio de la tablilla que deben llevar los carruajes, del derecho que tiene de reclamar daños y perjuicios de las Empresas por la falta de exactitud en el servicio que están obligadas á prestar.—Y 4.º Que á fin de que sobre una propia

falta no recaiga más que un castigo, los Gobernadores, al imponer á las Empresas la multa que crean proporcionada al hecho de que se las acusa, lo hagan sin perjuicio de relevar del pago de la que impongan á la Empresa que justifique haber sido castigada por la misma falta.»

Posteriormente, en 20 de Mayo de 1869, se dispuso lo siguiente:

«..., el Poder ejecutivo, en el ejercicio de sus funciones, ha resuelto restablecer la precitada Real orden (la de 3 de Octubre de 1865), por la cual se mandaba que cuando un tren no llega á tiempo de enlazar con otro, se disponga la salida más inmediata posible de uno especial que conduzca los viajeros y equipajes á su destino, á expensas de la Empresa de la línea en que se originó el retraso.»

La anterior disposición fué confirmada en 25 de Agosto del mismo año.

En 12 de Octubre de 1870 se aclaró la Real orden de 3 de Octubre de 1865, en los términos siguientes:

«..., S. A. el Regente del Reino, teniendo en cuenta el informe de la Inspección administrativa y la justicia que apoya las observaciones de la Compañía (la de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante) en su instancia, se ha servido disponer que, como medida de carácter general, queden en suspenso por ahora é *interin dure* el estado epidémico que afflige á determinadas comarcas de la Península, los efectos de la Real orden de 3 de Octubre de 1865, restablecida por la del Poder ejecutivo de 20 de Mayo anterior, en todos aquellos casos en que de una manera evidente provenga el retraso de los trenes de cualquiera justa causa nacida de las medidas sanitarias que se indican, y que deberá apreciar siempre la Inspección administrativa y mercantil.»

La aclaración que precede fué ampliada en 26 de Abril de 1871 por una Real orden del tenor siguiente:

«...; S. M. el Rey, teniendo en cuenta lo expresado por dicho Inspector Jefe (el de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante), se ha dignado disponer que, sin perjuicio de que reunidos los antecedentes que existen sobre el cumplimiento de la expresada Real orden (la de 3 de Octubre de 1865), se

estudie la medida de carácter general que haya de dictarse para evitar resoluciones como la presente cuando sobrevienen retrasos por casos de fuerza mayor, conciliando también los intereses de las Empresas y los de los viajeros, se suspendan los efectos de las citadas órdenes en aquellas líneas á que, por sus enlaces con las de la Compañía 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 los trenes en la citada línea.»

En Francia existen iguales disposiciones; y en caso de accidentes que causen daño á los viajeros, éstos tienen derecho á indemnización cuando aquéllos no son producidos por casos de fuerza mayor. Así lo demuestran varias sentencias que no copiaremos íntegras por su demasiada extensión, pero que enumeraremos á continuación:

«Tribunal civil de Lille.—Sentencia de 17 de Noviembre de 1882.—La Compañía del Norte es condenada á pagar 3.000 francos á la viuda Mullet por la rotura del fémur, sufrida al apearse del coche en la estación de Carvin-Libercourt, á causa de que dicho coche no había sido situado al lado del andén, y sí antes de llegar á él.»

«Tribunal de apelación de Douai.—Sentencia de 23 de Enero de 1883.—La Compañía del Norte se alza contra el fallo anterior, que es anulado, aduciendo que las Compañías no tienen obligación de tener, en sus estaciones, andenes de igual longitud que la representada por los trenes que en ellas se reciben ó expiden.»

«Tribunal civil de Valence.—Sentencia de 21 de Agosto de 1882.—La Compañía de París á Lyon y al Mediterráneo es condenada á pagar 6.000 francos á la Sra. Monestier por un accidente de que fué víctima al apearse del coche que la condujo á Tournon-Tain, por falta de luz y por no existir andén á propósito para que el viajero pueda bajar sin peligro.»

«Tribunal de Apelación de Grenoble.—Sentencia de 10 de Mayo de 1883.—Confirmación de los principios en que se funda la anterior, aumentando á 10.000 francos los perjuicios que debe satisfacer la Compañía á la Sra. Monestier.»