

Los expedientes por retraso se forman por la queja producida por el consignatario, ó por el parte dado por la estación de destino, que puede haber recibido la documentación sin la expedición.

La tramitación de esta clase de expedientes consiste en pedir datos á la Compañía ó á la estación remitente, á los empalmes y á la estación consignataria, con objeto de saber la fecha de la salida de la expedición, la de transmisión y la de entrega.

Los informes pedidos á los indicados centros ó despachos tienden á dar á conocer á la Compañía que trata el asunto, por reclamación recibida del consignatario, la Compañía ó agente responsable del retraso para exigirle lo que en derecho proceda.

Conocido el retraso, se pide al reclamante la cantidad en que estima los perjuicios que le ha ocasionado el accidente y la demostración de los mismos.

Si la falta proviene de una Compañía anterior, se pide autorización á ésta para abonar por su cuenta la cantidad reclamada, y si procede de la Compañía que tramita el expediente, se resuelve éste abonando al interesado la cantidad reclamada, si es justa.

En caso de desavenencia sobre la suma que representa los perjuicios causados, pasa el asunto al Tribunal y á éste toca resolver el expediente.

CAPÍTULO XVI

RECLAMACIONES POR AVERÍAS

Averías.—Su división.—Responsabilidad del porteador.—Derechos del consignatario.—Averías no visibles exteriormente.—Averías de ruta.—Averías por vicio propio y defecto de embalaje.—Falsas declaraciones.—Procedimientos.—Reconocimiento.—Actas.—Peritos.—¿Puede retirarse una mercancía averiada?—Reservas.—Reparación de embalajes por cuenta del consignatario.—Indemnización de daños y perjuicios.—Venta de mercancías susceptibles de averiarse.—Actas de venta.—Formación, tramitación y resolución de expedientes.

138.—Se da el nombre de avería al menoscabo material que sufre un objeto.

Las averías son clasificadas según la causa que las produce; así son llamadas de mojadura, rozadura, incendio, rotura, etc., cuando dichas causas las producen durante el tiempo que están en poder de los porteadores.

La principal división que de las averías puede hacerse es la de naturales y producidas por accidente.

Los artículos 362, 363 y 365 del Código de Comercio y el 124 y 149 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 determinan la responsabilidad que incumbe al porteador por las averías que sufren los géneros que le son confiados.

Las Empresas de transportes no son responsables de las averías que sufran las mercancías presentadas á la facturación con embalaje ó envase insuficiente que hubiesen dado lugar á que el remitente firme el oportuno Boletín de garantía, ó que la Empresa haya hecho constar en el talón-resguardo su negativa al

transporte por la indicada causa. Tampoco lo son por las producidas por accidentes que reconozcan por causa la fuerza mayor.

No sucede en las averías lo que en los retrasos; en éstos puede tratarse de antemano la cantidad que deba indemnizarse por los días que tarde la mercancía en llegar á su destino, mientras en aquéllas no puede ser fijada la indemnización, puesto que no es posible prever las averías que puede sufrir una expedición.

Á pesar de todas cuantas garantías suscriba el remitente en descargo de la responsabilidad del porteador, éste es responsable de las averías que no provengan de insuficiencia de embalajes, hecha constar debidamente en la facturación, ó de fuerza mayor; y aun en este caso cabe exigir responsabilidad al porteador, si por su negligencia son de mayor consideración las averías causadas por accidentes inevitables.

En justa compensación de la responsabilidad en que incurren las Compañías, tienen éstas la facultad de reparar por cuenta de sus comitentes los embalajes ó envases que en ruta sean juzgados defectuosos y que pueden, por consiguiente, ser causa de que los objetos que contienen sufran menoscabo.

La responsabilidad del porteador está comprometida hasta que el consignatario ha pagado el transporte, si no lo hubiere efectuado el remitente, y se ha hecho buena entrega de la expedición. Esta prescripción puede quedar interrumpida en circunstancias especiales; cuando, por ejemplo, verificado el pago y retirada la mercancía, el consignatario avisa inmediatamente á la Empresa la existencia de la avería, y esa consiente en enviar un delegado que la reconozca y haga constar debidamente. Así lo decidió en Francia el Tribunal de Casación en una sentencia de 9 de Junio de 1858, en la que, entre otros principios, se dice:

«Considerando que la Administración del ferrocarril del Oeste, habiendo sido inmediatamente advertida de dicha avería (reconocida el día siguiente de la recepción y del pago del precio de transporte), lejos de prevalerse de la facultad de no admisión edictada por el art. 105 del Código de Comercio, ella misma hizo proceder al reconocimiento del bulto averiado por

uno de sus dependientes, que reconoció la justicia de la reclamación... Confirma...»

«Si el efecto de las averías á que se refiere el art. 361 fuese sólo una disminución en el valor del género, se reducirá la obligación del porteador á abonar lo que importa esa diferencia de valor, á juicio de peritos» (1).

Según el art. 362 del Código de Comercio, cesa la responsabilidad del porteador en las averías cuando se cometa engaño en la carta de porte, suponiéndolas de distinta calidad genérica que la que tengan realmente.

Diferentes veces ha sido tratado en Francia este asunto ante los Tribunales, estando todos de acuerdo en relevar de responsabilidad á las Compañías por las averías sufridas por las expediciones cuyo contenido ha sido falsamente declarado por los remitentes.

El consignatario de una expedición tiene el derecho de reconocerla exterior é interiormente antes de desprenderse de los documentos que le acreditan como propietario de la misma, tanto si presenta, como no, señales exteriores de avería. Esta es la justa reciprocidad de la facultad que tienen las Compañías de reconocer los bultos para cerciorarse de que una falsa declaración no defrauda sus intereses.

Numerosos casos, que han sido discutidos ante los Tribunales, se han presentado en Francia, habiendo sido siempre reconocida la facultad que dejamos apuntada. Entre otros citaremos el de una expedición compuesta de tres bultos de metálico que quiso interiormente reconocer el consignatario, habiéndose negado á ello la Compañía, que fué condenada por el Tribunal de Comercio de Sain-Etienne, siendo confirmada esta sentencia por el Tribunal de Casación, con fecha 30 de Julio de 1864, en los siguientes términos:

«Considerando que la explotación de un ferrocarril constituye una empresa de transporte sometida al derecho común y sujeta á todas las obligaciones que el Código de Comercio impone al comisionista carretero y al porteador:—Que entre estas obligaciones se halla la de dejar reconocer la mercancía,

(1) Art. 364 del vigente Código de Comercio.

cuando el consignatario considera útil á sus intereses operar dicho acto antes de aceptar la entrega, salvo el cumplimiento, si hay lugar, de las formalidades legalmente prescritas:—Considerando que vanamente se empeña la Compañía en apoyar su pretensión en las disposiciones legales y excepcionales de la ley que rige la Administración de Correos; que de esta legislación, que le es enteramente inaplicable, ella no podría deducir argumento alguno directo ni indirecto:—Considerando que si es cierto que en el mes de Abril de 1862 la Compañía ha formulado y hecho aprobar por el Ministro un reglamento relativo al transporte de objetos preciosos, y principalmente de moneda, este reglamento ha podido determinar reglas de gestión y de precauciones útiles, sea para la Compañía, sea para el público; pero que no ha derogado ni podido derogar las disposiciones del Código de Comercio, ni los principios del derecho común:—Que así las mismas obligaciones que pesaban antes sobre la Compañía, continúan pesando sobre ella:—Considerando que si en el mayor número de casos, los bultos de metálico presentados en buen estado exterior por la Compañía y acompañados de expediciones arregladas de modo que hacen constar la perfecta identidad, son aceptados sin previo reconocimiento del contenido, esta costumbre del comercio, que nace de una legítima confianza, no puede constituir una regla absoluta ni autorizar la negativa á un reconocimiento completo, cuando el consignatario tiene temores fundados, ó cuando el cumplimiento de las formalidades deja una duda sobre la identidad del objeto presentado á la aceptación:—Considerando que los tres *récepissés* (talones-resguardos) entregados por la Compañía á los remitentes y remitidos por éstos á los consignatarios, no contenían ni la indicación del peso de cada uno de los bultos ni las marcas ó sellos que llevaban;—Que dos de ellos estaban desprovistos de número de expedición;—Que, en fin, no ofrecían motivos bastantes para reconocer su identidad:—Considerando que las notas de entrega facilitadas por los remitentes para acompañar la expedición no estaban completamente conformes con el art. 102 del Código de Comercio ni con el Reglamento del mes de Abril de 1862;—Que principalmente las dos primeras no indicaban el peso de los bultos á

que pertenecían;—Que la tercera no contenía más que una indicación inexacta de las cifras;—Que, en una palabra, no se notaba en ninguna una designación suficiente del objeto expedido:—Considerando que, en estas circunstancias, Grisard (consignatario) está bien fundado pidiendo el reconocimiento que le ha sido negado...»

También en Francia se ha agitado la cuestión de saber si los consignatarios tenían derecho para reconocer interiormente los bultos que reciben, y á compararlos con las muestras y facturas libradas por los remitentes, con objeto de librarse de la mala fe de éstos.

Evidentemente que los consignatarios tienen el derecho de reconocer el contenido de los bultos; pero con el solo objeto de cerciorarse de que no existen averías ni faltas. De permitirse otro examen, sería imposible que las estaciones importantes pudiesen dar abasto á tan minuciosas y largas operaciones. Además, las Compañías se saldrían del objeto para que se constituyeron, que es efectuar el transporte de los objetos que se las confían sin que éstos sufran menoscabo, no pudiendo en manera alguna ser responsables ni víctimas de la buena ó mala fe de los remitentes, sufriendo las consecuencias que de las faltas de éstos pueden originarse á los consignatarios.

A la llegada de los bultos á la estación de destino, pueden éstos presentarse en buen estado exterior, y sin embargo estar averiados interiormente; así, por ejemplo, una caja que contenga cristalería puede no dar señal de avería exterior, y sin embargo, existir en ella objetos rotos; una bala de algodón puede, á causa de mojadura, estar averiada interiormente, no presentando señal alguna exterior si ha sido expuesta á la acción del calor solar.

Las Compañías son en estos casos responsables de dichas averías, si los consignatarios han procedido al reconocimiento formal de la mercancía antes de hacerse cargo de la misma.

Lo mismo pasa en Francia, según se desprende de varias sentencias, entre otras la del Tribunal de Casación, de 25 de Marzo de 1863.

Se da el nombre de averías de ruta á las producidas por vicio propio de la mercancía y que no son producidas por dolo ó

incuria del porteador ó de sus dependientes. Tales son las inevitables rozaduras sufridas por las cajas y fardos, aflojamiento de aros en el piperío vacío, etc., etc.

Las Compañías no son responsables de dichas averías. En caso de que existan dudas ó contestaciones sobre su importancia, se apela al juicio de peritos.

Se hace uso de la frase «avería por vicio propio de la cosa transportada» para designar las averías inevitables en cierta clase de transportes. En este caso se hallan los animales enfermos que son presentados á la facturación, y los géneros que por su estado puedan corromperse ó deteriorarse. En iguales circunstancias se hallan los líquidos transportados en el período de su fermentación, por más que en los envases que los contienen existan clavos de viento para evitar ó aminorar los efectos de aquélla.

Para salvar los intereses de las Compañías, deben tener cuidado los empleados encargados de la admisión de las mercancías, en obtener de los remitentes los oportunos Boletines de garantía para las mercancías que se hallen en las condiciones antedichas. Debe, sin embargo, hacerse un uso prudente y apropiado de esta facultad concedida al porteador, sobre todo en lo que se refiere á mal estado ó insuficiencia de embalajes.

Con arreglo al art. 362 del Código de Comercio, cesa la responsabilidad del porteador en las averías, cuando se cometa engaño en la carta de portes, suponiéndolas de distinta calidad genérica que la que tengan realmente.

Lo dispuesto por el Código, no sólo es un justo castigo al remitente que se propuso defraudar los intereses del porteador, sino que se funda en la estiba ó colocación hecha en los vagones, según la naturaleza de la mercancía transportada.

Debemos recordar lo que dispone el art. 107 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, que dice así:

«El reconocimiento de los bultos se verificará judicialmente cuando el consignatario lo exija.—Los peritos para este acto harán constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos, su peso, marca y número, la naturaleza y cantidad de las mercancías que contengan, sus cualidades, si se han mojado ó sufrido otro deterioro, el tiempo en que á su juicio pudo

acaecer esta avería, la causa apreciable que la haya producido, y, finalmente, el valor del daño ocasionado.»

Entiéndase bien que antes de hacer uso de las facultades concedidas por el artículo que antecede al consignatario, debe éste tratar de arreglar el asunto por la vía oficiosa, reclamando al Jefe de la estación consignataria el nombramiento de un perito que junto con el presentado por el interesado tasen el valor de la avería, no exigiendo el reconocimiento judicial más que en el caso de no llegar á un arreglo.

El reconocimiento solicitado por el consignatario en caso de avería debe efectuarse en presencia del Jefe de la estación ó de un delegado de éste, del Inspector administrativo y mercantil y de dos testigos que no sean dependientes de la Compañía ni del interesado.

Efectuado el reconocimiento, debe ser formalizada la correspondiente acta, en la que conste su resultado, siendo firmada por los citados y los peritos de una y otra parte.

Los peritos son los justipreciadores de los daños sufridos por las expediciones.

Su elección debe ser hecha por la Compañía y el interesado cuando ambos tratan de llegar á un amistoso arreglo. En caso contrario, su nombramiento corresponde al Tribunal que entiende en el asunto.

Una mercancía averiada no puede ser retirada de la estación de destino hasta que la Compañía y el interesado, después de reconocida la avería, estén de acuerdo sobre la cantidad que representa el daño sufrido, á menos que el consignatario no intente que ésta le sea abonada.

Cuando el Tribunal entiende en el asunto, no puede ser retirada la mercancía averiada sin mandato expreso de aquél.

Las reservas que por causa de avería puede hacer un consignatario, son nulas y de ningún valor antes de ser reconocido y tasado el menoscabo sufrido.

El consignatario que se limita á hacer una reserva en un talón correspondiente á una mercancía averiada y se hace cargo de ella, no consigue otra cosa que perder su derecho á toda reclamación.

Según el art. 142 del Reglamento de 8 de Septiembre de

1878, «serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación de los embalajes, siempre que la Empresa acredite haberlo hecho para la buena conservación de las mercancías, que de otra manera se habrían perdido ó deteriorado».

En su virtud, cuando se note, estando la mercancía en ruta, que por defecto de embalaje ú otra causa que no sea imputable á la Compañía, pueda producirse avería ó hacerse ésta de mayor importancia, el porteador deberá reparar los embalajes por cuenta del consignatario.

El consignatario de una expedición averiada tiene derecho á que se le indemnicen los daños sufridos por la mercancía y los perjuicios que se le originen de no poder utilizar la parte ó el todo averiado (1).

«Si por efecto de las averías quedasen inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario á recibirlos, y podrá dejarlos por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente de aquel día. Si entre los géneros averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, será aplicable la disposición anterior con respecto á los deteriorados, y el consignatario recibirá los que estén ílesos, haciéndose esta segregación por piezas distintas y sueltas, y sin que para ello se divida un mismo objeto, á menos que el consignatario pruebe la imposibilidad de utilizarlos convenientemente en esta forma. El mismo precepto se aplicará á las mercaderías embaladas ó envasadas, con distinción de los fardos que aparezcan ílesos» (2).

Llegada á su destino una expedición compuesta de mercancías fácilmente averiables por su naturaleza ó estado, tiene la Empresa derecho á su inmediata venta, con objeto de evitar mayores perjuicios y con el de cubrirse de los gastos de transporte, si el consignatario deja de retirarlas á su arribo.

No existe ley, reglamento ni disposición alguna que precise esta facultad del porteador; pero figura en las condiciones

(1) Sobre este particular, véanse las sentencias del Tribunal Supremo de 19 de Noviembre de 1888 y 19 de Marzo de 1889.

(2) Art. 365 del vigente Código de Comercio.

de aplicación de las tarifas de casi todas las Compañías de ferrocarriles.

La venta de mercancías indicada anteriormente, debe efectuarse con todas las formalidades legales, procediendo al levantamiento de un acta en que se haga constar dicha operación, cuyo documento debe ser suscrito por el Jefe de la estación donde se efectúa, dos testigos, el comprador y el Inspector administrativo y mercantil, ó en su defecto, la Autoridad local.

Con objeto de evitar ulteriores reclamaciones, es necesario que antes de proceder á la venta se levante un acta suscrita por el Jefe de Estación, un perito, dos testigos y el Inspector administrativo y mercantil, haciendo constar el estado de la mercancía, motivando así la venta que debe efectuarse.

Los expedientes por averías se forman por la queja producida por el consignatario, ó por el parte dado por la estación de destino.

Para su tramitación se piden datos á la estación de destino, con objeto de conocer si la expedición se recibió en vagón completo ó precintado; si al proceder á la descarga se notó la avería y se procedió al levantamiento del acta de descarga, se pide al Jefe de la estación de salida, ó á la Compañía remitente, si el remitente firmó Boletín de garantía por mal estado ó insuficiencia de embalajes; se pregunta á los encargados de la transmisión si la expedición procede de otra Compañía, si exigieron reservas al hacerse cargo de ella. Todos estos datos sirven para conocer la Compañía ó agente responsable de la avería.

Sabido á cargo de quien debe ir la cantidad que representan los daños y perjuicios causados, y conocida por el acta de reconocimiento y tasación pericial de la avería la importancia y valor de ésta, se trata de llegar á un acuerdo con el interesado.

Si la falta procede de una Compañía combinada, se piden instrucciones á la cedente para terminar el asunto.

Recibidas las instrucciones pedidas, se ultima el expediente abonando al interesado el importe convenido si es igual ó inferior al autorizado por la Compañía que paga, pues de lo contrario, en caso de contestaciones, pasa el asunto al Tribunal, quien cuida de darle la solución que corresponde.