

CAPITULO XVIII

RECLAMACIONES POR EXCESO DE PORTES

Detasas é insuficiencias.— Responsabilidad del porteador.— Responsabilidad del consignatario.— Derechos del consignatario y del remitente.— Procedimientos.— ¿Puede retirarse una expedición sobretasada?— Reservas.— Con portes pagados á la salida, ¿puede un consignatario negarse á retirar una expedición, si no le es entregada franco?— Formación, tramitación y resolución de expedientes.

141. Obligadas la Compañías de ferrocarriles á aplicar á los transportes que efectúan los precios edictados por las tarifas aprobadas por la Superioridad, es natural que cometen una falta cuando se separan de esta obligación.

En el cálculo de los precios de transporte pueden padecerse errores que indefectiblemente han de redundar en beneficio ó en perjuicio de las Compañías cuyos empleados los cometen. En el primer caso, los errores toman el nombre de detasas. En el segundo, el de insuficiencias.

En su consecuencia, el porteador es responsable de las cantidades percibidas en más del remitente ó de su consignatario.

Del mismo modo, si el error se comete en perjuicio del porteador, éste tiene derecho á cobrar la cantidad que dejó de percibir.

El consignatario tiene derecho á que le sea entregada inmediatamente su expedición, aunque esté sobretasada, mientras satisfaga la cantidad que con arreglo á tarifa representa el valor del transporte, pudiendo, de no conseguir la inmediata en-

trega, reclamar á la Compañía los daños y perjuicios que pueden originarse de la demora.

Las gestiones que debe practicar el remitente ó consignatario para obtener de la Compañía el exceso de porte que grava la expedición, se reducen á dirigirse al Jefe de la Intervención de la que ha cobrado la tasa, reclamándole la diferencia y acompañando la carta de porte ó el recibo librado por el recaudador.

Del mismo modo, y por simple carta, puede la Compañía reclamar las insuficiencias al remitente ó consignatario, accionando si es preciso al deudor.

En Francia, es condición precisa para obtener el cobro de una detasa la presentación de la carta de porte que la Compañía entrega al consignatario al hacerse éste cargo de la expedición. Esta condición impuesta por las Compañías para facilitar el examen del asunto, no la consideramos imprescindible, y creemos que probado por el reclamante el exceso percibido, tiene la Compañía la ineludible obligación de efectuar el pago, aun no mediando la presentación de aquel documento.

Una expedición sobretasada puede ser retirada de la estación de destino sin formalidad alguna, puesto que entregando la Compañía la carta de porte que ha acompañado á la expedición desde su procedencia, y un recibo de la cantidad satisfecha, puede el reclamante atacar á aquélla para reintegrarse del exceso pagado.

Las reservas no tienen objeto alguno al tratarse de expediciones sobretasadas, puesto que bastan los documentos de que hemos hablado para que el interesado pueda ejercer sus derechos contra la Compañía, y aun á falta de aquéllos, puede efectuar la reclamación, puesto que el hecho consta en toda la documentación creada para la expedición y que obra en poder de la Compañía.

Con portes á la salida, ¿puede un consignatario negarse á retirar una expedición si no le es entregada franca?

Distingamos:

1.º Puede suceder que la estación de salida haya mal tasado la expedición, y que la de llegada rectifique los portes reclamando la diferencia al consignatario.

2.º Puede suceder que en curso de ruta la Compañía venga obligada á reparar algunos embalajes para evitar ó disminuir averías ó pérdidas.

3.º Puede suceder que la expedición atravesase dos ó más Aduanas, en las que las operaciones deban ser efectuadas por las Compañías.

En el primer caso, el consignatario viene obligado á satisfacer el exceso, y ante su negativa puede la Compañía recobrarlo vendiendo la parte de la mercancía necesaria á ello. En Francia el exceso es á cargo del remitente, y el consignatario puede exigir le sea entregada la expedición sin desembolso de ninguna clase.

En el segundo y tercer casos, lo mismo en Francia que en España, los gastos ocasionados vienen á cargo del consignatario ó de la mercancía.

Los expedientes por exceso de portes se forman en el Servicio central (en la Intervención generalmente) por la reclamación formulada por el interesado, ya recibida directamente, ya por conducto de un Jefe de Estación ó del Servicio central de otra Compañía participante en el transporte que la motiva.

Para examinar y apreciar la justicia de la reclamación, se tendrá á la vista la nota declaratoria firmada por el remitente, con objeto de conocer la clase de la mercancía, la velocidad con que fué transportada, los puntos de procedencia y destino, el peso y la tarifa pedida por el remitente. También se tendrá á la vista el detalle de la facturación, que será comparado con las tarifas aplicadas, ó que procedía aplicar, pidiendo los datos necesarios á las estaciones ó centros que puedan facilitarlos.

Se transmitirá la reclamación á las Compañías combinadas por medio de la cedente, si la responsabilidad es en parte ó totalmente de una de ellas, pidiendo las oportunas instrucciones para satisfacer la cantidad que proceda.

Serán rehusadas las reclamaciones por exceso de portes, cuando la Compañía que las recibe no es la remitente ni la consignataria de la expedición que las motiva, por más que haya tomado parte en el transporte como intermediaria.

La terminación del expediente es un hecho cuando consta en él el recibo firmado por el interesado y que representa el

importe satisfecho por la Compañía, ó cuando consta en él el aviso de otra Compañía en el que se manifieste la terminación de la reclamación por pago al interesado de la cantidad que le corresponda.

En caso de contestaciones entre el reclamante y la Compañía, el Tribunal se encarga de dar la solución procedente al litigio (1).

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

CAPÍTULO XIX

RECIENTE JURISPRUDENCIA EN MATERIA DE TRANSPORTES

142.—Conviene tener presente la doctrina sentada por los Tribunales en algunos puntos relativos al transporte y varias disposiciones que, si bien tienen carácter administrativo, contienen importantes preceptos de aplicación constante.

El Tribunal Supremo de Justicia ha declarado, en sentencia de 28 de Junio de 1867, que el porteador responde del valor de los efectos porteados cuando los entregue á persona distinta de aquélla á quien iban consignados (1). En dicha sentencia se consigna: 1.º, que el resguardo que libra una Empresa que transporta una mercancía, expresando, entre otras circunstancias, el nombre y apellido del remitente y del consignatario, no es documento al portador, sino nominativo, que lleva consigo de parte de la Empresa conductora la obligación de entregar á dicho consignatario ó su representante legítimo, y no á otra persona, la mercancía transportada, ó en su defecto, á satisfacer su valor; y 2.º, que si bien el art. 26 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de 14 de Noviembre de 1855, dispone en general que para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, se expidan resguardos, especificando el número y clase de los bultos, el precio pagado por su transporte y las demás circunstancias que se estimen necesarias, sin exigir expresamente que se ponga el nombre del consignatario; en otros artículos del propio Reglamento, concretándose á mercancías, se habla de consignatarios quienes deben

(1) Sentencia de 28 de Junio de 1867; *Gaceta* de 20 de Julio del mismo año.

estar designados en los resguardos para que puedan tener lugar las diligencias que en aquéllos se determinan, y por último, que sólo tiene lugar lo dispuesto en el art. 143 del propio Reglamento, cuando existe la equivocación de bultos y personas á que se refiere como producida por falta de rotulación clara y suficientemente expresiva en aquéllos.

Por sentencia de 14 de Enero de 1887, se ha declarado: 1.º, que facturadas unas aves vivas que se consignaron al recurrente en la estación con sujeción á la tarifa especial número 2, es esta tarifa la ley del contrato á que deben sujetarse las partes; 2.º, que lo que constituye principalmente la especialidad de dicha tarifa es que las expediciones tasadas con arreglo á ella deben salir por el primer tren de viajeros que contenga coches de las tres clases, siempre que sean presentadas con una hora de anticipación á la fijada para la salida del primer tren; debiendo hallarse á disposición del consignatario una hora después de la llegada de los géneros al punto de su destino; 3.º, que si bien por la misma tarifa la Compañía se reserva el derecho de exceder en ocho horas los plazos de expedición y transporte, esta reserva se refiere, como la misma cláusula lo expresa, á los plazos reglamentarios, esto es, á los plazos generales, no á los pactados expresamente en la tarifa, y que son excepcionales ó especiales; 4.º, que consignadas las aves en la estación de partida á las seis de la mañana del 21 de Diciembre, debieron salir con arreglo á lo pactado en el tren que partía á las siete y media que contenía coches de las tres clases y que llegó al punto del destino el 22 á las seis horas y cuarenta minutos de la mañana; y 5.º, que por no haber utilizado la Compañía este tren y por haber remitido las aves en el que salió á las once y treinta, con evidente infracción de lo convenido, aquéllas llegaron á poder del consignatario con un retraso de veinticuatro horas, origen de los perjuicios que se le han seguido, que deben ser de cuenta de la Empresa porteadora, y en su consecuencia, el fallo recurrido, al absolver á la Compañía, infringe la ley del contrato (1).

También se ha declarado: 1.º, que si bien el art. 137 del

(1) Sentencia de 14 de Enero de 1887; *Gaceta* de 3 de Mayo del mismo año.

Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles establece que el retraso en la entrega de la mercancía da derecho á la indemnización de daños y perjuicios, en éstos únicamente pueden ser comprendidos los que sean consecuencia inmediata y necesaria del incumplimiento del contrato de transporte, como lo tiene resuelto el Tribunal Supremo en 29 de Abril de 1876; 2.º, que en modo alguno es obligatorio para la Compañía demandada el contrato celebrado entre terceras personas, porque la primera no tuvo intervención ni conocimiento de lo ocurrido, ni por consecuencia pudo obligarse, toda vez que los contratos son ley para los que los realizan y no extienden sus consecuencias á los que son ajenos á los mismos (1).

En sentencia de 14 de Diciembre de 1888, se resuelve: 1.º, que la obligación que las Compañías de ferrocarriles tienen de facturar los bultos que al efecto se les presentan, está subordinada á la condición de que el remitente, al celebrar el contrato de transporte, se sujete á las prescripciones reglamentarias ó aquellas legitimamente establecidas por la Empresa porteadora; 2.º, que no habiéndose conformado con ellas el cargador aun cuando hubiera llevado la mercancía á la estación, no pudieron comenzar para la Empresa las obligaciones y responsabilidades que establecen los artículos 112, 114, 145 y 180 del Reglamento de 1878; 3.º, que no habiendo llegado á celebrarse el contrato, es inaplicable el art. 113 del citado Reglamento; 4.º, que la obligación de enmendar el daño supone necesariamente que aquel á quien se reclama lo haya causado por dolo ó culpa; y declarando la Sala sentenciadora que no hubo ni uno ni otro por la parte demandada con aquel objeto, no infringe la ley 3.ª, tit. 15, Partida 7.ª, ni el art. 14 de la ley de 23 de Noviembre de 1877 para la conservación y policía de las vías férreas, si aquella fuese una Compañía de ferrocarriles (2).

En otra sentencia, la de 19 de Noviembre de 1888, declaró que los artículos 209, 215 y 216 del antiguo Código de Comer-

(1) Sentencia de 22 de Enero de 1887; *Gaceta* de 29 de Mayo del mismo año.

(2) Sentencia de 14 de Diciembre de 1888; *Gaceta* de 27 de Marzo de 1889.

cio, al determinar las obligaciones del porteador y lo que ha de pagar al propietario en los casos de pérdida ó avería de la mercancía, no excluyen la indemnización de los demás perjuicios causados (1), y que la sentencia que condena al pago del importe de las mercancías no entregadas por el porteador y al de los daños y perjuicios causados, habiéndose apreciado en el pleito con la debida separación ambos conceptos é intervenido en su valoración el perito del porteador, no infringe la doctrina legal de que ninguno debe cumplir dos veces una misma obligación, ni da lugar al enriquecimiento torticero (2).

En sentencia de 19 de Marzo de 1889, se consigna: 1.º, que según el art. 363 del vigente Código de Comercio, el porteador está obligado á entregar los efectos cargados sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, á pagar el valor de los no entregados, pudiendo el consignatario rehusar hacerse cargo de los que llegaron, justificando que no puede utilizarlos con independencia de los que faltan; y 2.º, que al condenar la Sala sentenciadora á pagar sin distinción el valor de todos los géneros facturados en una expedición y además el 50 por 100 en el concepto de indemnización de perjuicios, siendo un hecho probado que, componiéndose la expedición de varios fardos, uno llegó intacto y sólo fueron sustraídos algunos géneros de los demás, sin que se justifique la imposibilidad de usar los unos sin los otros, se infringe evidentemente el mencionado artículo y sus concordantes 375 y 371 sobre aplicar indebidamente el 368 (1).

En otra sentencia, la de fecha 28 de Septiembre de 1889, se indica que ni el art. 353 ni el 360 del Código de Comercio prohíben el traspaso ó endoso que el consignatario como dueño de la mercancía puede hacer de la carta de porte, y aparte de esto, si la Compañía de transporte ha reconocido por correspondencia epistolar la personalidad del cesionario como representante legítimo de la acción y derecho del consignatario,

(1) Sentencia de 19 de Noviembre de 1888; *Gaceta* de 12 de Marzo de 1889.

(2) Sentencia de 19 de Marzo de 1889; *Gaceta* de 9 de Junio del mismo año.

(3) Sentencia de 19 de Marzo de 1889; *Gaceta de Madrid* de 9 de Junio del mismo año.

no puede ir contra sus propios actos, conforme con lo que se practica por las Compañías y exige la índole especial del contrato de transporte por ferrocarriles para que haya facilidades que no entorpezcan la circulación de las mercancías; que el art. 347 del vigente Código de Comercio y el 178 del Reglamento para la ejecución de la ley de 23 de Noviembre de 1873 sobre policía de los ferrocarriles, no imponen al consignatario la obligación de poner el endoso de la carta de porte en conocimiento de la Compañía porteadora, que, en todo caso, no tiene otro derecho que el de identificar la persona del consignatario y la del endosado; que para los efectos de los derechos y obligaciones que nacen del contrato de porte, el día de la llegada de la mercancía ha de entenderse aquel en que el consignatario ó su legítimo representante pueda recibirla; que la tardanza ó retraso fuera del plazo reglamentario en la llegada de los efectos transportados, da al consignatario ó á su legítimo representante el derecho de dejar aquéllos por cuenta del porteador, comunicándosele á éste por escrito y antes de la llegada de los mismos al punto de su destino, y en este caso el porteador vendrá obligado á satisfacer la justa estimación de aquéllos como si realmente se hubiesen perdido ó extraviado, y que habiéndose ejercitado el derecho consignado en el art. 371 del vigente Código de Comercio y fijado el precio á la mercancía, que no fué discutido y aceptó como justo la Compañía, queda excluida toda reclamación de daños y perjuicios (1).

Acerca de la competencia para conocer de las reclamaciones judiciales á que den lugar los contratos de transporte celebrados con las Compañías de ferrocarriles, se ha declarado que, según la regla 20 de la Real orden de 1.º de Febrero de 1887, dada por el Ministerio de Fomento, autorizado por una ley para regularizar el servicio de ferrocarriles, las reclamaciones judiciales á que dé lugar el contrato de transportes se podrán sustanciar á elección del remitente ó del consignatario contra la Compañía que recibió la mercancía, ó la que debió

(1) Sentencia de 28 de Septiembre de 1889; *Gaceta* de 12 de Noviembre del mismo año.

entregarla ante la Autoridad competente en uno y otro caso (1).

También se ha declarado que el hecho de transportar en trenes mixtos las mercancías facturadas en pequeña velocidad, si bien puede considerarse como bonificación del contrato, en nada modifica las obligaciones y responsabilidades que á las Empresas de caminos de hierro impone el cap. 8.º del Reglamento de 8 de Julio de 1859, y especialmente su art. 133, según el cual no tiene el carácter de caso fortuito el incendio, si dichas Empresas no prueban que no fué ocasionado por la imprudencia ó descuido de sus empleados, ni por la insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte, y que la Empresa está obligada á indemnizar por no haberse procedido con el cuidado y precauciones debidos (2).

Es un principio general que el porteador, con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio, debe entregar los efectos que hubiese recibido dentro del plazo convenido, y de no haber convenido dentro del reglamentario, quedando responsable de los perjuicios que pueda ocasionar la dilación en la entrega; y reconociéndose que ha habido retraso en la entrega de los géneros facturados, de donde nace la obligación de indemnizar los perjuicios, que han sido tasados, de común acuerdo, por los peritos de las partes litigantes, con cuya tasación, teniendo en cuenta las demás pruebas practicadas, se ha conformado la Sala sentenciadora; y dada esta apreciación, la sentencia no infringe la doctrina legal invocada, porque ha sido hecha por la Sala en virtud de sus atribuciones, y contra ella no se alega que haya habido error de hecho, y aunque se invoca en uno de los motivos del recurso error de derecho, no puede admitirse como tal la no aplicación en el caso de que se trata del art. 371 del Código de Comercio, porque no debía tenerla desde el momento en que no se trataba de efectos que hubieran de venderse en el punto en que debían entregarse, sino de muestras que por sí mismas no tienen valor

(1) Sentencia de 18 de Marzo de 1889; *Gacetas* de 3 y 8 de Abril del mismo año.

(2) Véanse los considerandos, y especialmente el segundo, de la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 12 de Febrero de 1890; *Gaceta de Madrid* de 7 de Julio.

sino como medio de concertar ventas (1), y no habiendo error en la fijación de los perjuicios, la sentencia no infringe tampoco los artículos 368 y 370 del Código de Comercio, que imponen al porteador la obligación de indemnizarlos cuando no entrega los efectos porteados en el plazo debido.

También se ha declarado que si la acción ejercitada contra una Compañía de ferrocarriles para la devolución de cantidades no se deriva del contrato de transportes, sino del pago hecho por error, por no haber dado la Compañía conocimiento á los remitentes ni tenido á la vista la tarifa más beneficiosa, no son aplicables á esta acción las excepciones de prescripción basadas en los artículos 150 del Reglamento de policía de los ferrocarriles de 8 de Julio de 1859, 158 del de 8 de Septiembre de 1878, 207 del Código de Comercio de 1829 y 951 del de 1885 (2).

Son inaplicables y no han podido infringirse los artículos del Código de Comercio que se refieren al depósito ó venta judicial de la mercancía cuando corre riesgo de perderse, no se encuentra al consignatario en su domicilio, rehusa recibirla ó se niega al pago de los portes, ya porque la cuestión litigiosa planteada en la demanda y resuelta en la sentencia está circunscrita al abono del mayor ó menor valor del vino transportado, sin que acerca de si debió enajenarse judicial ó extrajudicialmente se haya suscitado reclamación ni debate en el pleito, ya porque siendo preciso atenerse en los transportes verificados por las líneas férreas, según dispone el art. 351 del citado Código, á los precios, plazos y condiciones especiales que rigen en la explotación de las mismas, no cabe duda de que la Compañía de los Caminos de hierro del Norte estuvo en su derecho al vender en la forma en que lo hizo la partida de vino consignada al recurrente, en razón á que por la 7.^a de las condiciones de aplicación de las tarifas generales aprobadas por Real orden de 13 de Octubre de 1887, condición que es una de las del contrato celebrado, ley principal en la mate-

(1) Sentencia de 27 de Marzo de 1890; *Gacetas* de 30 de Julio y 5 de Agosto.
 (2) Sentencia de 11 de Julio de 1890; *Gaceta* de 27 de Octubre.

ria, y se halla facultada la Empresa porteadora para enajenar por cuenta de quien deba ser, con intervención de los funcionarios de la Inspección del Gobierno y en pública licitación, cualquiera mercancía susceptible de deterioro que no se haya retirado en tiempo oportuno, levantando la correspondiente acta y conservando el producto de la venta, deducidos los portes y todos los gastos, á disposición del consignatario ó de quien acredite tener derecho á él (1).

(1) Sentencia de 24 de Febrero de 1891; *Gaceta* de 7 de Abril.