

487). Al contrario, el destinatario que ha recibido entrega, debe probar que la avería es anterior á su toma de posesión (1). Esto resulta de las explicaciones dadas en la Cámara y en el Senado (V. sobre todo la discusión que se verificó en el Senado el 16 de Febrero de 1888); esto no es, por lo demás, sino una aplicación de la regla general, según la cual el demandante debe rendir la prueba de su derecho (art. 1315 del Código Civil) (2). El destinatario no podrá siempre rendir fácilmente esta prueba; si, pues, es prudente, hará bien en no contar demasiado con el plazo de protesta y examinar lo mejor posible las mercancías en el momento mismo en que le son presentadas. Si hace constar una falta ó una avería, no tiene sino que rehusar las mercancías, de manera de imponer la carga de la prueba al porteador.

501. Aunque el art. 105 no mencionase ninguna excepción, se admitía sin dificultad que la excepción debía retirarse en dos casos: *a*, cuando los empleados del porteador habían recurrido á medios fraudulentos para disimular las averías ó las faltas (por analogía, art. 108 del Código de Comercio); *b*, cuando había habido robo cometido por los empleados; la acción de responsabilidad, en este último caso, resulta de un delito, no del contrato de transporte.—Estas dos soluciones deben ser mantenidas bajo el imperio del nuevo art. 105 (3).

501 *bis*. Para impedir que la disposición del art. 105 no se convierta en letra muerta, el legislador ha dicho: *cualesquiera estipulaciones contrarias son nulas y de ningún*

[1] Consulta Sarrut, nota en la recopilación de Dalloz, 1890, 2. 65.

[2] Arts. 354 y 355 del Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal de México.

[3] Arts. 594 del Código de Comercio; 1460 y 1461 del Civil del Distrito Federal de México.

*efecto*. No puede, pues, convenirse, que el recurso contra el porteador será retirado, sea sólo porque haya habido pago del precio y recepción de la mercancía, sea después de la espiración de un plazo inferior al legal de la protesta. A pesar del tenor absoluto de la ley, es cierto que este plazo podría ser aumentado por las partes. El objeto de la ley, al prohibir las convenciones contrarias, ha sido proteger al cargador y al destinatario, no al porteador, lo que no se presentará jamás probablemente.

501 *ter*. El final del nuevo artículo 105 reserva las reglas relativas á los *transportes internacionales*. Ha sido muy necesario tener en cuenta leyes extranjeras que pueden contener una disposición distinta de la de nuestra ley, y bajo el imperio de las cuales pueden intervenir entre las compañías francesas y las compañías extranjeras tarifas, una de cuyas cláusulas se aparte más ó menos del nuevo artículo 105. No se ha querido que esta cláusula pudiera ser anulada por aplicación de la disposición que hiere de nulidad *cualesquiera estipulaciones contrarias á este artículo*.

502. *Prescripción de las acciones nacidas del contrato de transporte*.—En los casos en que la excepción establecida por el art. 105 no se aplica, las acciones nacidas del contrato de transporte no están sometidos sino á la prescripción. El Código de Comercio había establecido, en esta materia, una prescripción abreviada en los términos siguientes: *cualesquiera acciones contra el comisionista y el porteador, en razón de la pérdida ó de la avería de las mercancías, se prescriben después de seis meses, para las cargas contratadas en el interior de Francia y después de un año para las contratadas en el extranjero; todo á contar, para los casos de pérdida desde el día en que el transporte de las mercancías hubiera debido efectuarse, y, para los casos de*



*avería, desde el día en que haya sido hecha la remisión de las mercancías, sin perjuicio de los casos de fraude ó de infidelidad.*

El Código no trataba, pues, sino de las acciones contra el comisionista y el porteador, y para estas acciones admitía una prescripción de seis meses ó de un año, según que se trataba de cargas contratadas en el interior de Francia ó en el extranjero. La ley nueva suprime esta última distinción; después se refiere de una manera general, á las diversas acciones que nacen del contrato de transporte, debiendo unas prescribir en un año y las demás en cinco. (1).

503. *Prescripción de un año.* Según el nuevo art. 108, párrafo 1, *las acciones por avería, pérdidas ó retraso, á las cuales puede dar lugar contra el porteador el contrato de transporte, son prescritas en el término de un año, sin perjuicio de los casos de fraude y de infidelidad.* Esta prescripción se aplica siempre que el porteador no puede prevalerse de la excepción del art. 105, lo que se verifica: 1º, en caso de pérdida total de las mercancías; 2º, cuando el destinatario ha recibido las mercancías y no ha habido pago del precio del transporte; 3º, cuando el destinatario, aunque las mercancías hayan sido recibidas y el precio pagado, ha protestado en el término legal; 4º, cuando la acción de responsabilidad se funda en el retraso, puesto que el nuevo art. 105 retira la excepción en este caso.

503 bis. El nuevo art. 108 se refiere á *las acciones por avería, pérdidas ó retraso, á las cuales puede dar lugar contra el porteador el contrato de transporte.* Por esta redacción ha suprimido dos dificultades suscitadas por el antiguo texto: acaso ha hecho nacer otra.

Arts. 592 fracción II y 593 del Código de Comercio de México.

Expliquémonos desde luego sobre ésta última que no nos parece muy seria. El antiguo artículo hablaba de las acciones contra el *comisionista* y el *porteador*, mientras que el nuevo no habla ya sino del porteador en su párrafo 1. No sería razonable concluir de allí, que la prescripción de un año no puede ser opuesta á las acciones por avería, pérdida ó retraso, dirigidas contra un comisionista de transporte, lo que acarrearía la aplicación de la prescripción de treinta años. Las obligaciones del comisionista y las del porteador están siempre reguladas del mismo modo por el Código (núm 474). Nada, en los trabajos preparatorios de la ley de 1888, indica que intencionalmente no se haya mencionado al comisionista en el primer párrafo del art. 108, en tanto que se le mencionaba en el párrafo 2º del mismo artículo.

El antiguo artículo 108 no se refería á las acciones por retraso, y la jurisprudencia había concluido de allí, que ellas no estaban sometidas sino á la prescripción de treinta años; esta resolución irracional es rechazada por el nuevo art. 108.

Se había sostenido también, que la prescripción abreviada no se aplicaba sino cuando la pérdida se verificaba en el curso del camino; si se había producido antes de la partida, no había todavía sino depósito, y se decía: la corta prescripción del art. 105 concernía á los porteadores, no á los depositarios. Esta sutileza no puede ya reproducirse en presencia de las expresiones amplias del nuevo art. 108 y de las explicaciones dadas en los trabajos preparatorios.

504. *Prescripción de cinco años.*—Según el nuevo art. 108, párrafo 2, *todas las demás acciones á las cuales puede dar lugar el contrato, tanto contra el porteador ó el comisionista, como contra el destinatario, así como las que nacen*



de las disposiciones del art. 541 del Cód. de Procedimientos civiles; se prescriben en el término de 5 años. Este término es muy largo, y acaso una prescripción uniforme de un año que la Cámara de los diputados había admitido al principio, hubiera sido preferible. Sea lo que fuere, la prescripción quinquenal alcanza: 1º, á las acciones contra el porteador ó el comisionista, distintas de las acciones por avería, pérdida ó retraso; especialmente, por consecuencia, las acciones en destasa contra las compañías de ferrocarriles; 2º, á las acciones del porteador contra el destinatario y también contra el cargador de que no habla el texto; no hay ninguna razón para distinguir según que el porteador obra contra uno ó contra otro. El antiguo artículo no hablaba de estas acciones, que quedaban desde entonces sometidas solamente á la prescripción de treinta años. Se prescribirán también por cinco años las acciones en pago del precio de transporte y las acciones en *sobretasa* (surtaxe).

El legislador no ha querido que se pueda rechazar la prescripción quinquenal, prevaliéndose del art. 541 del Cód. de Procedimientos. Según este artículo, si la revisión de una cuenta reñida judicialmente ó liquidada en lo particular entre las partes no puede ya ser demandada, son todavía admisibles las reclamaciones por errores, omisiones, falsas ó dobles inversiones; estas reclamaciones están sometidas á la prescripción de treinta años. En nuestra materia, esta prescripción será reemplazada por la prescripción de cinco años. (1).

504 bis. La acción del destinatario contra el porteador, por avería, pérdida ó retraso, y la acción del portea-

[1] Arts. 592 fracción II y 1043 fracción III del Código de Comercio de México.

dor por pago del precio del transporte, no se prescriben en el mismo término. De allí puede nacer una dificultad. Diciéndose que no se invocará contra el porteador su responsabilidad si no reclama nada, él espera la expiración del término de un año para pedir el precio del transporte. ¿Puede aprovechar este cálculo y rechazar por el art. 108 párrafo 1, el medio de defensa sacado por el cargador de la responsabilidad del porteador? No lo creemos. El art. 108, párrafo 1, supone que la responsabilidad se invoca por vía de acción, no por vía de excepción; se debe aplicar la antigua regla: *quæ temporalia sunt ad agendum, perpetua sunt ad excipiendum*.

505. Punto de partida de la prescripción anual y de la prescripción quinquenal.— El término de estas prescripciones se cuenta, en el caso de pérdida total, desde el día en que la entrega de la mercancía hubiera debido efectuarse; y, en todos los demás casos, desde el día en que la mercancía haya sido entregada ú ofrecida al destinatario (art. 108 párrafo 3). Esta disposición reproduce el art. 108 antiguo, salvo en un punto: se ha modificado el antiguo texto, indicando que la oferta de la mercancía podría, como la entrega, hacer correr la prescripción.—Se ha establecido una regla particular para los transportes hechos por cuenta del Estado: la prescripción no comienza á correr sino desde el día de la notificación de la decisión ministerial que contiene liquidación ó una orden definitiva (art. 108, párrafo 5). El Estado no está en la situación de los particulares, no arregla día por día cada uno de los transportes hechos por él; se ha querido dejar al Estado y á las compañías el cuidado de comprobar su situación respectiva. (1).

[1] Art. 593 del Código de Comercio de México.



506. Bajo el imperio del antiguo texto, se suscitaba una cuestión en el caso frecuente en que varios porteadores cooperan al mismo transporte. El que es demandado por el destinatario ó el cargador, puede tener un recurso contra los otros, lo que se presenta particularmente cuando el primer porteador es demandado, porque habiendo desempeñado el papel de comisionista, es responsable del hecho de los porteadores subsecuentes (núm. 494). ¿Cuál era el punto de partida de la prescripción de la acción? La jurisprudencia admitía que era el mismo que el de la acción principal; si, pues, esta acción había sido intentada á la expiración del plazo, el porteador demandado podía estar casi en la imposibilidad de recurrir en tiempo útil. Se había tratado de sostener que el término de prescripción no podía correr para la acción sino desde el día en que el porteador que quería ejercitarla, había sido él mismo demandado. La jurisprudencia se había determinado en sentido contrario por los términos de la ley, que establecían el punto de partida de la prescripción de una manera uniforme, sin establecer distinción entre las acciones principales y las acciones secundarias; se había hecho notar, además, que de otro modo el objeto de la ley no se hubiera cumplido; en el caso de varios recursos sucesivos, la responsabilidad del porteador demandado en último lugar, hubiera podido prolongarse bastante largo tiempo.

La ley nueva ha procurado conciliar los distintos intereses.

El porteador que tiene un recurso que ejercitar, podrá hacerlo en cierto plazo que no corre sino á partir del momento en que él mismo haya sido demandado; pero este plazo es muy breve. *El plazo para intentar cada acción es de un mes. Esta prescripción no corre sino desde*

*el día del ejercicio de la acción contra el garantizado* (art. 108, párrafo 4). Esta disposición, creemos nosotros, se aplica tanto cuando la garantía se ejercita por vía principal, como cuando lo es por vía incidental; no hay racionalmente diferencia que establecer entre ambos casos. (1).

507. El art. 108 no contiene como el 105 una cláusula general que hiere de nulidad las estipulaciones contrarias á sus disposiciones. La comisión del Senado hizo quitar un párrafo que la contenía, por motivo de que el art. 2220 del Código Civil bastaba. Se queda, pues, en lo que toca á la prescripción, bajo el imperio del derecho común, que no es del todo tal como ha parecido creerlo la comisión senatorial. La ley no anula todas las convenciones relativas á la prescripción, sino solamente las convenciones por las cuales se renunciara de antemano á la prescripción (art. 2220 del Cód. Civil). Es racional asimilar á ellas las convenciones por las cuales las partes fijaran una prescripción más larga que la prescripción legal; pero no vemos cómo se podría, por la aplicación de este texto, anular las convenciones que tienen por objeto abreviar el plazo legal de la prescripción y que, por consiguiente, son más favorables al deudor que la regla establecida por la ley misma. (2)

### 3º *De las obligaciones del cargador y del destinatario.*

508. El cargador ó el destinatario están obligados á pagar el precio del transporte y á reembolsar al portea-

[1] Art. 577 del Código de Comercio de México.

[2] Arts. 1065 á 1069 del Código Civil del Distrito Federal y 583 del de Comercio de México.



por todos los gastos necesarios, particularmente los derechos de aduana ó de concesión que éste ha debido hacer de antemano.

La obligación de pagar el precio existe, en cualquier estado que lleguen las mercancías, desde el instante en que no ha lugar á la responsabilidad del porteador. El destinatario ó el cargador no podrían, pues, liberarse abandonando las mercancías al porteador. Analogía del art. 310 del Cód. de Comercio.

El destinatario no está sujeto á esta obligación sino en tanto que recibe las mercancías; si las mercancías son rehusadas, el porteador no tiene acción sino contra el cargador, único que ha contratado con él. (1)

509. Según los principios del derecho común, el porteador tiene el derecho de retención hasta el pago del precio y de los accesorios. Además, según el art. 2102, párrafo 4º del Código Civil, tiene un privilegio *por los gastos del porte y las expensas accesorias sobre la cosa transportada*. Este privilegio, estando fundado sobre una constitución tácita de prenda, se desvanece cuando el porteador se desapodera de los objetos transportados. (2)

510. Cuando el destinatario rehusa las mercancías ó (lo que equivale á lo mismo), no quiere pagar el precio del transporte, el Código (art. 106) permite tomar medidas expeditivas para proteger á los interesados.

1. La parte más diligente puede presentar pedimento al presidente del tribunal de comercio; ó, á falta de tribunal de comercio, al juez de paz, para que nombre

(1) Arts. 581 fracción V, 583, 588 fracciones III y V y 591 fracciones I, II, VI y VIII del Código de Comercio de México.

(2) Arts. 591 fracción VII, 1002 fracción I inciso F del Código de Comercio y 1952 del Civil del Distrito Federal de México.

peritos encargados de hacer constar el estado de las mercancías.

2. Si el destinatario persiste en rehusar las mercancías, el porteador puede hacer ordenar el transporte de ellas á un depósito público por las mismas autoridades judiciales.

3. El porteador puede también hacer ordenar la venta de una parte de las mercancías para pagarse con el precio. Esta última medida tiene grande utilidad cuando se trata de objetos que se deterioran prontamente. (1)

510 bis. La acción por pago del precio de transporte se prescribe por cinco años. El término corre desde el día de la entrega ó de la oferta de la mercancía al destinatario. Art. 108 del Cód. de Comercio. V. núm. 504.

#### 4º Reglas especiales al transporte de las mercancías por ferrocarriles.

511. Los transportes por ferrocarriles están sometidos á las reglas generales del Código de Comercio; y, al mismo tiempo, á disposiciones especiales que se encuentran en los cuadernos de las cargas anexos á las leyes y decretos de concesión de líneas, en la ley de 15 de Julio de 1845 sobre la policía de los ferrocarriles, en la Ordenanza de 15 de Noviembre de 1846 expedida para la ejecución de esta ley, y en los acuerdos del Ministro de los trabajos públicos.—Estas reglas especiales se justifican fácilmente. Las compañías de ferrocarriles gozan, de hecho, de un monopolio en el sentido de que frecuentemente no existe sino una sola línea para servir una localidad. La concurrencia hecha á las empresas ferrocarril-

(1) Art. 591 fracción VIII del Código de Comercio de México.



leras por las empresas de carros y de transporte por agua, es casi nula. Si, pues, la explotación de los ferrocarriles no estuviera reglamentada, las compañías, abusando de su situación privilegiada, podrían imponer la ley al público, favorecer el comercio ó la industria de una región y dañar á los de otra, haciendo variar á su voluntad los precios del transporte.

Las reglas especiales para el transporte de las mercancías por ferrocarriles se aplican, por lo demás, á las líneas que son explotadas en Francia por el Estado desde 1878, como á las líneas mucho más numerosas que explotan las compañías.

Nos limitaremos á indicar aquí las principales reglas que son especiales á los transportes por ferrocarril. (1)

512. *Principios de la homologación y de la igualdad de las tarifas.*—La fijación del precio de transporte no se deja á la libre convención de las compañías y de los interesados. Nuestra legislación ha consagrado á este respecto dos principios: el *principio de la homologación* y el *principio de la igualdad de las tarifas*. En virtud del primero, las compañías no pueden percibir sino los precios de transporte autorizados por la administración; en virtud del segundo, los precios deben aplicarse indistintamente á toda persona sin favor alguno. (2)

513. ¿Cómo se establecen los precios de transporte? Al acta de concesión de un ferrocarril se agrega un *cuaderno de cargas*. Este *cuaderno de cargas* no se limita á autorizar á la compañía á percibir tasas de transporte, sino que fija también su monto. La tarifa contenida en los cuadernos de cargas, se llama *tarifa máximum*, *tarifa ple-*

(1) Véase al fin de este tomo la ley mexicana sobre ferrocarriles de 29 de Abril de 1899.

[2] Art. 93 de la ley mexicana sobre ferrocarriles de 29 de Abril de 1899.

*na ó tarifa legal*. Constituye un máximum rara vez alcanzado por las tarifas reales que se llaman *tarifas de aplicación*. Ninguna tasa igual ó inferior á las de la tarifa máximum puede ser percibida sino en virtud de una *tarifa homologada*, es decir, aprobada por la administración. (Ordenanza de 15 de Noviembre de 1846, art. 44). El derecho de homologación se ejercita por el ministro de los trabajos públicos para los ferrocarriles de interés general (artículo precitado), y por los prefectos para los ferrocarriles de interés local. (Ley de 11 de Junio de 1880, art. 5); los poderes del ministro y los de los prefectos son idénticos. La iniciativa de las proposiciones de tarifas corresponde á las compañías. El ministro ó el prefecto no pueden sino otorgar ó rehusar la homologación; no pueden modificar las proposiciones de la compañía. No solamente deben rehusar la homologación cuando la tarifa propuesta excede á la tarifa máximum, sino que también pueden rehusarla en razón de que estimen que la tarifa sería nociva á los intereses del comercio, ó no se propone sino para destruir la concurrencia hecha por los carros ó por las embarcaciones. (1)

514. *Fijeza de las tarifas.*—Si sólo las compañías tienen la libre iniciativa de las proposiciones de tarifas, esto no quiere decir que puedan pedir la modificación de una tarifa luego que ha sido puesta en vigor. De otro modo, los comerciantes que han hecho compras tomando unas tarifas en consideración, experimentarían un daño si ellas se elevaran de pronto. Así, los cuadernos de las cargas no permiten la elevación de una tarifa baja sino después del término de un año para las mercancías. Al contrario, como los descensos súbitos de tarifas no pueden tener in-

(1) Art. 95 de la ley citada.



conveniente alguno, una tarifa elevada puede ser bajada inmediatamente. (1)

515. *Publicidad de las proposiciones de tarifas y de las tarifas.*—Importa que los interesados puedan, cuando se propone una tarifa nueva, tener conocimiento de la proposición; y, en caso de necesidad, hacer valer las razones que, según ellos, deben poner obstáculo á la homologación. Con este objeto, es necesario que la homologación de las tarifas sea precedida de formalidades de publicidad sin las cuales la homologación sería considerada como irregular. Las proposiciones de tarifas sometidas al ministro de los trabajos públicos, se comunican á los prefectos de los departamentos atravesados y á los inspectores de la explotación comercial. Además, está prescrito á los prefectos comunicar las proposiciones á las cámaras de comercio. En fin, el público es advertido por avisos y puesto así en estado de presentar observaciones, si ha lugar. A fin de dar á los interesados el tiempo necesario para presentarlas, los avisos quedan fijados durante un mes antes de que las tasas puedan ser percibidas. La aplicación de la tarifa nueva es posible inmediatamente después de la expiración de este plazo, si la homologación se ha verificado en el intervalo; en el caso contrario, para aplicar la tarifa, se debe esperar la homologación.

Deben publicarse no solamente las proposiciones de tarifas, sino también los acuerdos de homologación; además, las tarifas homologadas son el objeto de una publicidad permanente. A este efecto se depositan en las garras las colecciones que contienen las tarifas. Importa que las tarifas sean bien conocidas de los cargadores, por-

(1) Art. 98 de la misma ley.

que las compañías no pueden percibir una tasa ni superior ni inferior á la que fijan: si ha habido una percepción de menos, la compañía puede reclamar un suplemento; si ha habido una percepción de más, ha lugar á una acción *por destasa*, especie de acción en repetición de lo indebido. (Véase núm. 499.) (1)

516. *Principio de igualdad en materia de tarifas.*—La percepción de las tasas debe hacerse indistintamente y sin favor alguno; todos los cuadernos de cargas consagran esta regla. Los particulares lesionados por un favor concedido á un concurrente, en contra de esta regla, tienen el derecho de reclamar daños y perjuicios á la compañía que lo ha consentido. (2)

517. *Diferentes especies de tarifas.*—Se distinguen diferentes especies de tarifas. Hay desde luego la tarifa *máximo, legal ó plena*, contenida en el cuaderno de cargas (núm. 513). Esta tarifa no fija el precio del transporte de la misma manera para las personas, los animales y las mercancías. Para los viajeros, el precio se fija por persona y por kilómetro; lo es por cabeza y por kilómetro para los animales; para las mercancías se toma en cuenta el peso, la distancia y la velocidad. Desde el último punto de vista, se distinguen *la gran velocidad* y *la pequeña velocidad*. Todas las mercancías transportadas por gran velocidad, están sometidas á la misma tarifa. Es de otro modo para las mercancías transportadas por pequeña velocidad, que están divididas en cuatro clases y sometidas á una tasa que varía con la clase en que están colocadas. Los cuadernos de cargas no han podido enumerar todas las mercancías susceptibles de ser transpor-

(1) Art. 98 de la misma ley.

(2) Art. 93 fracción II de la misma ley.