

CAPITULO III

El contrato de transportes.

SECCIÓN PRIMERA

Transporte de mercancías.

Legislación: Cód. de com., artículos 388-416.—Ley de 27 de Abril de 1885, aprobando las tarifas y las condiciones para los transportes en las vías ferreas de las redes Adriática, Mediterránea y Sicula.—Ley de 15 de Diciembre de 1892, para la ejecución del Convenio internacional de Berna.

Bibliografía: MARCHESINI: *Del contratto di trasporto*, tomo II. Turin, 1888.—MANARA: *Il Diritto ferroviario*, en el *Archivio giuridico*, 1888.—DUVERDY: *Traité du contrat de transport*. 2.^a ed., Paris, 1874.—FÉRAUD-GIRAUD: *Code des transports*. Paris, 1883.—COTELLE: *Des dommages-intérêts en matière de transports*. Paris, 1891.—EGER: *Das Deutsche Frachtrecht*. Berlin, 1879-83.—SCHOLT: *Das transport-geschäft*, en el *Manuale di Endemann*, tomo III. Leipzig, 1883.

86. NOCIONES.—El contrato de transportes se celebra entre quién se obliga á transferir mercancías, personas ó noticias de un lugar á otro, y quién le paga un precio por este servicio (*). Como quiera que el transporte de noticias por el correo y por el telégrafo constituye un privilegio exclusivo del Estado, por eso sólo

(*) El contrato de transporte por vías terrestres ó fluviales de todo género, se reputará mercantil: 1.º, cuando tenga por objeto mercaderías ó cualesquiera efectos del comercio; 2.º, cuan-

nos ocupamos aquí de los otros transportes que son objeto de la industria mercantil.

En el contrato de transporte de mercancías intervienen en rigor tres personas: el remitente ó cargador, que hace la expedición; el conductor ó porteador, que se encarga de conducirlos ó de hacerlos conducir, y el destinatario ó consignatario, á quien van dirigidas las mercaderías. Para facilitar las operaciones de transportes se ha formado una clase especial de comerciantes, designados con el nombre de factores ó agentes de transporte, los cuales, conociendo las tarifas de ferrocarriles y los aranceles de aduanas, obteniendo rebajas cuando efectúan cargamentos enteros, ayudan á la rapidez y á la economía de los transportes. El contrato que se celebra entre ellos y quien quiere hacer la remesa es un contrato de comisión para negocios de transportes (*); el que se celebra entre el cargador y el porteador, por lo común una empresa de ferrocarriles, es un verdadero contrato de transportes.

Este es un contrato bilateral, porque ambos contratantes se obligan recíprocamente. Es un contrato consensual, que se perfecciona sin necesidad de ningún

do siendo cualquiera su objeto sea comerciante el porteador ó se dedique habitualmente á verificar transportes para el público (art. 349 C. E.) Los Códigos de Francia, Holanda, Suiza, Alemania, etc., se ocupan en este lugar de los comisionistas de transportes y de los porteadores, sin duda por ser ellos los que dan nacimiento á este contrato, dedicándose habitualmente al transporte de personas ó de cosas; por esta razón tienen la consideración de comerciantes, y de mercantil el acto que realizan. Existe conformidad sustancial en todas las legislaciones respecto á este contrato.—(N. DEL T.)

(*) Por esta razón el Código federal suizo declara aplicables al contrato de transporte las reglas del mandato, salvo las disposiciones que contenga en contrario.—(N. DEL T.)

documento escrito, excepto en los transportes por ferrocarriles (1). Por último, es un contrato real en el sentido de que las obligaciones derivadas del transporte, por ejemplo, las de custodiar y restituir las mercancías, no pueden surgir sino con la entrega de éstas al conductor ó porteador.

87. CARTA DE PORTE.—Es un documento que tiene la forma de una carta dirigida al destinatario y firmada por el remitente, en la cual se declaran las condiciones del transporte. El remitente se la entrega al porteador, para que le sirva de instrucción acerca de la calidad de las mercancías, y, por consiguiente, acerca del cuidado con que debe custodiarlas, vía que debe seguir, persona á quien debe entregarlas, y para probar al destinatario el precio convenido por el transporte (*). En cambio de esta declaración, el remitente, á su vez, tiene derecho á que se le dé una copia de ella firmada por el porteador como resguardo de las mercaderías.

En los transportes por ferrocarriles, estos oficios los cumple la factura de expedición ó carta de porte, que se divide en tres partes: la *declaración de expedición*, donde se indican las mercaderías y las condiciones del transporte, con la cual se queda la empresa; el *talón resguardo*, firmado por el jefe de la estación de partida, y que se entrega al remitente; la *carta de porte á entregar al consignatario á cambio del talón resguardo*, donde están repetidas las indicaciones de la declaración de expedición, y que al llegar las mercaderías á la estación de destino se entrega al consignatario después de pagar el porte, para que pue-

(1) Ley de 27 de Abril de 1885, artículos 92 y 94.

(*) Art. 350, C. E.

da retirar las mercaderías de la factoría de llegada (1) (*).

La carta de porte puede ser nominativa, á la orden ó al portador, según los pactos convenidos entre el remitente y el conductor: en cuanto á los ferrocarriles italianos, parece que su ley especial no les autoriza para emitir más que talones nominativos (2).

Si la carta de porte no contiene la cláusula de «á la orden» ó «al portador», el remitente es dueño de disponer de las mercancías durante el viaje; puede retirarlas, cambiar su destino, gravarlas con cheques; el consignatario no adquiere derechos propios sobre las mercaderías llegadas, sino cuando haya pedido su entrega en la estación de destino ó cuando ha transcurrido el plazo reglamentario convenido para su llegada (3). En cambio, si la carta de porte es á la orden ó al portador, el endoso ó la entrega del documento transfiere el derecho de disponer de las mercaderías: quien está en posesión del documento puede disponer de ellas retirándolas durante el viaje, cambiando su destino, con tal de que lo devuelva y deje otro conforme con el cambio. Precisamente porque el poseedor de la carta de porte está seguro de que las mercaderías permanecen á su disposición en las condiciones descritas en ese documento, quien lo adquiere puede con seguridad aceptar letras de cambio y hacer anticipos sobre el precio de aquéllas á la entrega del mismo.

88. OBLIGACIONES DEL CARGADOR.—El remitente

(1) Ley de 27 de Abril de 1885, artículos 92-94, 110.

(*) Art. 351, C. E.

(3) Ley de 27 de Abril de 1885, artículos 92, 109, 110, 112, etc.

(4) Cód. de com., art. 396; Ley de 27 de Abril de 1885, artículos 109, 110.

debe extender la carta de porte declarando lealmente las mercancías contenidas en los bultos; debe entregar al porteador los documentos de Aduana en regla, para que pueda presentarlos en las oficinas por las cuales pasarán las mercancías; debe entregarlas bien embaladas, á menos de que esté dispuesto á eximir al porteador de toda responsabilidad. Si la carga y descarga se hace por el remitente y el consignatario, como acontece en el transporte de animales, sólo aquellos deben sufrir las consecuencias de sus descuidos. Por último, si el consignatario no se presenta á recoger la mercancía ó la rechaza, el remitente debe pagar el precio del transporte (1).

Bibliografía: MANARA: *Tariffe speciali e trasporti fatti in modo speciale*, en el *Filangeri*, 1885-86.

89. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.—El porteador que desempeña un servicio público, como las empresas de ferrocarriles, no puede negarse á efectuar el transporte. También debe transportar las mercancías sin retardo, por el orden en que las ha recibido, para no favorecer con indebidas preferencias á uno de los cargadores en perjuicio de los demás. Si por caso fortuito no puede hacer el transporte sin retardo, debe advertírselo antes al remitente, quien puede retirar las mercancías (2) (*).

(1) Cód. de com., art. 391; Ley citada, art. 92, letra *h*, artículo 95; Ley citada, artículos 85 y 130, letra *e*.

(2) Cód. de com., artículos 394, 395.

(*) No habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tendrá el porteador la obligación de conducirlos en las primeras expediciones de mercaderías, iguales ó análogas, que hiciere al punto en donde deba entregarlos, y de no hacerlo así,

El porteador debe efectuar el transporte con el cuidado y la solicitud de un conductor diligente. Si las mercancías sufren retardo, pérdida ó avería, sea por su culpa ó sea por la de sus agentes, deberá indemnizar por retrasos, daños y faltas en los objetos transportados (*) á menos que no se justifique haber sobrevenido por caso fortuito inevitable, por violencia insuperable, por la naturaleza y vicio propios de los mismos géneros, por estar mal embalados ó acondicionados, ó por culpa del remitente ó del consignatario (1) (**). Esto se halla conforme con el derecho común, en virtud del cual quién recibe el depósito y custodia de una cosa debe restituirla ó probar las causas no imputables á él, que le impiden hacerlo.

Retardo.—El porteador ó conductor debe entregar la mercancía en el tiempo convenido; y si el contrato no dice nada, en el plazo reglamentario de expedición, transporte y entrega que señalan las tarifas y los horarios; por último, si tampoco dicen éstos nada, en el tiempo determinado por las costumbres. Estos

serán de su cargo los perjuicios que se ocasionen por la demora (art. 358, C. E.)

Si mediare pacto entre el cargador y el porteador sobre el camino por donde deba hacerse el transporte, no podrá el porteador variar de ruta, á no ser por causa de fuerza mayor, y en caso de hacerlo sin ella, quedará responsable de todos los daños que por cualquiera otra causa sobrevinieren á los géneros que transporta, además de pagar la suma que se hubiere estipulado para tal evento. Cuando por la expresada causa de fuerza mayor el porteador hubiera tenido que tomar otra ruta que produjese aumento de porte, le será abonable este aumento, mediante su formal justificación (art. 359, C. E.)—(N. DEL T.)

(*) Art. 862, C. E.

(1) Cód. de com., artículos 398, 400.

(**) Art. 361, C. E.

términos deberán observarse con rigor, porque el llegar á tiempo es casi siempre condición indispensable para el buen éxito de una especulación (*).

El resarcimiento debido por el porteador culpable del retardo se limita regularmente á la pérdida de una parte ó de todo el precio del transporte: si el retraso dura el doble del tiempo normal, el porteador pierde el precio entero; si dura menos, pierde una parte proporcional á la duración del retraso (1). Para obtener este resarcimiento, el cargador ó remitente no necesita dar ninguna prueba del daño sufrido; en cambio, debería hacerse si pidiese una indemnización mayor.

Pérdida y avería. — Si las mercancías se pierden ó se deterioran, el porteador debe indemnizar al cargador según el precio corriente en el lugar y el tiempo en que debían entregarse, deduciendo los gastos de transporte, de aduana y los derechos que el segundo se pudo ahorrar á consecuencia de la pérdida. Si hubo dolo ó culpa grave en la empresa, ésta deberá resarcir además al remitente todos los perjuicios directos que sufrió por la pérdida ó la avería; como, por ejemplo, los negocios frustrados por la pérdida de un muestrario, por la forzada suspensión de los trabajos en un taller ó establecimiento.

Sin embargo, estos preceptos están suavizados por excepciones justificadas por los gravísimos peligros que acompañan á la explotación del servicio de los ferrocarriles. Así, el porteador no responde de los objetos preciosos, del dinero, de los títulos de crédito que no le fueren declarados (2), por eso también, si se

(*) Art. 368, C. E.

(1) Cód. de com., art. 403; Ley cit., art. 139.

(2) Cód. de com., artículos 405, 406; Ley cit., art. 140.

trata de cosas frágiles, como vidrios ó mármoles, de cosas fácilmente alterables, como las carnes muertas ó las frutas, ó de animales vivos, la empresa de ferrocarriles puede reducir su propia responsabilidad concediendo una rebaja sobre la tarifa ordinaria ó general. El comercio en grande afronta con gusto los riesgos excepcionales de un resarcimiento insuficiente, con tal de conseguir el transporte á menor precio ó más económico; y habitualmente recurre á las tarifas especiales, que en la práctica son las tarifas comunes (art. 416).

Bibliografía: MANARA: *Il destinatario nel contratto di trasporto*, en la *Revista italiana per le scienze giuridiche*, 1888.

90. EL DESTINATARIO Ó CONSIGNATARIO.—Llegadas las mercancías á su destino, el consignatario, advertido de su llegada por el cargador ó por el mismo porteador, se presentará en la estación para retirarlas y allí podrá reconocer á la vista del porteador el estado interior y exterior de los bultos (*). Si los acepta, y de este modo accede al contrato estipulado en su

(*) 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 en 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 ilesos, 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 ilesos (art. 375, C. E.)

Dentro de las veinticuatro horas siguientes al recibo de las

favor por el remitente, deberá pagar el porte (*) y los gastos y derechos que gravan á las mercancías, puesto que si no satisface estos débitos, el porteador tiene derecho á retenerlas para garantía propia (**). Si el consignatario no se encuentra ó no se presenta á recoger las mercancías ó se niega á recibirlas después de que las ha examinado, la empresa de ferrocarriles no puede ejercitar ninguna acción contra quien así demuestra que quiere permanecer extraño al contrato (***) . Entonces la estación de llegada escribe á la de

mercaderías podrá hacerse la reclamación contra el porteador, por el daño ó avería que se encontrase en ellas al abrir los bultos, con tal que no se conozcan por la parte exterior de éstos las señales del daño ó avería que diere motivo á la reclamación, en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo.

Transcurridos los términos expresados ó pagados los portes no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros porteados (art. 366, C. E.)—(N. DEL T.)

(*) En el término de veinticuatro horas siguientes á la entrega de las mercancías (art. 374, C. E.)

(**) Los efectos porteados estarán especialmente obligados á la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción ó hasta el momento de su entrega. Este derecho especial prescribirá á los ocho días de haberse hecho la entrega, y una vez prescrito, el porteador no tendrá más acción que la que le corresponda como acreedor ordinario (art. 375, C. E.)

La preferencia del porteador al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpirá por la quiebra de éste, siempre que reclame dentro de los ocho días expresados en el artículo precedente (art. 376, C. E.)—(N. DEL T.)

(***) No hallándose el consignatario en el domicilio indicado en la carta de porte, negándose al pago de los portes y gastos, ó rehusando recibir los efectos, se proveerá su depósito por el juez municipal, donde no le hubiere de primera instancia, á dis-

partida para que se informe del remitente, que siempre es responsable del precio del transporte, si quiere que se le reexpidan ó que se pongan en venta. Si tampoco se halla al remitente, las empresas de ferrocarriles suelen depositar las mercancías en el almacén de reclamaciones, donde las tienen por seis meses en espera del propietario. Transcurrido este plazo, proceden á su venta, y lo que se recauda por este concepto ingresa en el fondo destinado á beneficio de las familias de los empleados (1).

91. TRANSPORTES ACUMULATIVOS.—Los transportes de las mercancías efectúanse á menudo en líneas férreas pertenecientes á compañías diversas de la que se hizo cargo del transporte, ó se continúan por medio de buques de vapor en los lagos y en los mares. Si el remitente ó el consignatario, cuando la mercancía ha sufrido retraso, pérdida ó avería en esos largos viajes hechos por varias líneas, estuviesen en el deber de encontrar al culpable para exigirle el resarcimiento, veríanse casi siempre obligados á renunciar á su derecho por falta de pruebas. Con el fin de ampararles en ellos, la ley los autoriza para ejercitar su acción contra el primer porteador, contra el último ó contra el culpable, á elección suya: el remitente la ejercerá por lo común contra el primero, el consignatario contra el último, y así podrá cada uno fácilmente hacer valer su propio derecho (art. 411). El porteador que haya indemnizado el daño sin tener ninguna culpa de él, repetirá contra el responsable; y si no se descubre

posición del cargador ó remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito todos los efectos de la entrega (art. 369, C. E.)—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., artículos 402, 412, 413; Ley cit., art. 112.

éste, se dividirá el daño en proporción del camino recorrido por las mercancías en la línea de cada empresa.

92. LAS ACCIONES.—Por regla general, el recibo de las mercancías y el pago del precio del transporte, sin reserva, cancelan toda acción contra el porteador; esto es legítima consecuencia de la facultad concedida al consignatario de reconocer las mercancías antes de retirarlas. Sin embargo, si la pérdida ó la avería no eran cognoscibles en el momento de la entrega, por ejemplo, porque se notasen en el interior de los bultos, el consignatario conserva la acción de indemnización si dentro de los siete días posteriores á la entrega pudiese al porteador el reconocimiento de los daños descubiertos. La conserva, pero con una condición que debe observarse con rigor, á saber: que pruebe que la pérdida ó la avería acaecieron en el tiempo que media entre el momento de entregarse por el remitente al porteador las mercancías y aquel en que el porteador las restituyó al consignatario (*). Sólo de ese modo se evita el peligro de que al consignatario ponga á cargo del porteador [pérdidas ó averías experimentadas por la mercancía después de ingresar en sus almacenes.

(*) Si ocurrieren dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallen los efectos transportados al tiempo de hacerse al primero su entrega, serán éstos reconocidos por peritos nombrados por las partes, y un tercero en caso de discordia, designado por la autoridad judicial, haciéndose constar por escrito las resultas; y si los interesados no se conformaren con el dictamen pericial y no transigieren sus diferencias, se procederá por dicha autoridad al depósito de las mercaderías en almacén seguro y usarán de su derecho como correspondiere (art. 367, C. E.)—(N. DEL T.)

SECCIÓN SEGUNDA

Transporte de personas.

Legislación: Ley de 27 de Abril de 1885, que aprueba las tarifas y las condiciones para los transportes por ferrocarril, especialmente los capítulos II y III.—Reglamento de 31 de Octubre de 1873, para la policía y la seguridad de los ferrocarriles.

Bibliografía: Véase la del núm. 86.—FASSA: *Responsabilità delle Compagnie ferroviarie relativamente alle persone*. Turín, 1888.—WESTERKAMP, en el *Manuale di Endemann*, III, §§ 376-391.—WEINRICH: *Die Haftung wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menschen*, 1883.

93. NOCIONES.—Quien quiere hacerse transportar de un lugar á otro por ferrocarril debe proveerse de un billete y conservarlo todo el tiempo que dure el viaje. Este billete, como todo título al portador, puede ser libremente cedido, si no hay para ello contraria disposición, análoga á la escrita en los billetes de vuelta. El billete mismo indica su precio, que varía según la clase del coche, la velocidad del tren y la edad del viajero. Se suele dar para cada viaje un billete, que se entrega en la estación de llegada; pero los talaronarios de los viajes circulares valen para toda su duración. Los billetes sólo sirven en el viaje para el cual se han tomado, salvo el derecho del viajero á detenerse una ó dos veces durante aquél, según la distancia que ha de recorrer. Aun cuando se vea impedido para emprender el viaje, no puede pedir el reembolso del precio, sino cuando la salida se retrasa más de una hora, ó se detiene por orden de la autoridad gubernativa ó judicial, ó no hay asiento de su

clase en el tren. Quien viaja sin billete y no justifica su falta ó quien viaja con un billete irregular, por ejemplo, más allá de su destino ó en una clase diversa de la indicada en él, tiene que pagar, además del precio ó de la diferencia de precio debido, un suplemento igual al importe del mismo. El viajero debe atender á tomar asiento en el tren que va á su destino, detenerse cuando ha llegado á éste, y velar en cuanto de él depende por su propia seguridad y por la de las personas que le están confiadas.

94. **BAGAJES.**—Todo viajero puede llevar consigo (*) aquellos pequeños bultos, como maletines, cofrecillos, cajitas, que puedan colocarse bajo los asientos ó encima de las redes de los carruajes. Pero si son más voluminosos, debe facturarlos como equipajes y pagar un precio especial de transporte. En cambio le entregarán un talón para recogerlos en la estación de llegada; si lo ha perdido, bastará con que justifique su propiedad y deje recibo de ellos.

95. **RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS FERROCARRILERAS.**—Las empresas de ferrocarriles contraen la obligación de transportar á los viajeros hasta su destino en el tiempo fijado por el horario; por lo cual deben indemnizarlos de todo perjuicio que les ocasione el retraso imputable á culpa de sus propios agentes (1). Mas para preservar á las empresas de las insoporta-

(*) Las cartas de porte ó billetes en los casos de transporte de viajeros, podrán ser diferentes, unos para las personas y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio, y en lo tocante á los equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación (art. 352, C. E.)—(N. DEL T.)

(1) Cód. civ., artículos 1227, 1229.

bles demandas de indemnización á que las expondrían los fáciles y frecuentes retardos, la ley sólo las obliga á restituir el precio del billete en proporción al viaje que falta efectuar, si el tren tiene que detenerse ó si no enlaza y el viajero no quiere aprovechar el tren sucesivo. Para velar más en serio por el interés público, gravemente perturbado por los retrasos de más importancia, la empresa está sujeta á fuertes multas que ingresan á beneficio del Tesoro (1).

La compañía, en fuerza del contrato, asume también la obligación de conducir sano y salvo á su destino al viajero que á ella se confía; y le debe indemnización de todo daño que le acontezca durante el viaje, si no prueba que fué por una causa no imputable á sus agentes. Necesitará probar que el viajero dejó de velar por su propia persona, que fué víctima de un delito, de una agresión por parte de quien era extraño á la empresa, sin culpa de la misma; sólo entonces podrá eximirse de la responsabilidad que le incumbe.

No sólo el viajero, sino cuantos por su herida ó por su muerte sufrieron un daño, en especial quienes obtenían un auxilio económico del trabajo de aquél, como la mujer y los hijos, tienen derecho al resarcimiento, no ya por la fuerza del contrato al cual fueron extraños, sino por el principio de derecho común que condena al culpable á indemnizar los daños y perjuicios que ocasionare (2). El viajero tendrá derecho al resarcimiento por los gastos de enfermedad, por los padecimientos sufridos, por el forzado aban-

(1) Ley de 27 de Abril de 1885, art. 31; Reglamento de 31 de Octubre de 1873, art. 58.

(2) Cód. civ., art. 1151 y siguientes.

dono del trabajo, por la mutilación de su persona; los que vivían de su trabajo tendrán derecho á ser indemnizados en proporción de las ganancias, de la edad del difunto y de las necesidades propias. Pero como en esta materia nos falta una ley especial, análoga á las vigentes en casi todos los países de Europa, mucho depende de la apreciación de las circunstancias que forma el juez de tarde en tarde en cada caso (*).

(*) En España, la ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y el reglamento de 8 de Setiembre del mismo año, dictado para su ejecución, contiene algunas disposiciones análogas á las que indica el texto.—(N. DEL T.)
