

CAPITULO XXXVIII.

De los transportes terrestres. - Forma de este contrato. - Obligaciones del porteador. - Idem del cargador

Es objeto del contrato de transportes terrestres la conduccion de efectos de comercio, no solo por tierra sino tambien por rios y canales navegables.

El que conduce los efectos se llama porteador y el que encarga la conduccion cargador.

Los efectos del contrato de transporte son idénticos, aun cuando el porteador no haga por sí mismo el transporte, encargándoselo á otros, ya como asentistas en una operacion particular ó determinada, ya como comisionistas de transportes y conducciones. Llámanse asentistas los que espiden efectos de comercio para cuyo transporte llevan á sus comitentes un esceso sobre lo que abonan á los porteadores, y comisionistas de transportes los que contratan á nombre suyo con los porteadores, pero por cuenta ajena, la conduccion de mercaderías.

El contrato de transportes se celebra por medio del documento conocido con el nombre de *carta de porte*, aunque nada impide que se contrate de palabra.

En el primer caso el cargador dará una carta de porte al porteador, y este un duplicado suscrito por él al cargador.

En la carta de porte debe constar: 1.º El nombre, apellido y domicilio del cargador. 2.º nombre, apellido y domicilio del porteador. 3.º

El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien va dirigida la mercadería. 4.º La fecha en que se hace la expedición. 5.º El lugar donde ha de hacerse la entrega. 6.º La designación de las mercaderías con espresion de su calidad genérica, peso y marcas ó signos exteriores de los bultos en que se contengan. 7.º El precio que se ha de abonar por el porte. 8.º El plazo dentro del cual se ha de hacer la entrega al consignatario. 9.º La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si ha mediado algún pacto sobre este punto.

c. 205. La carta de porte es el título legal del contrato y por su contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin que se admita mas escepcion en contrario que las de falsedad ó error involuntario en su redacción. No obstante esto, no es absolutamente indispensable la carta de porte, pues que la ley determina que en caso de no existir tal documento se estará al resultado de las pruebas jurídicas que cada parte haga en apoyo de sus respectivas pretensiones, probando ante todo el cargador la entrega de la mercadería al porteador, si este la negase.

c. 226. El porteador tiene la obligación, una vez consumado el contrato, de verificar el transporte, entregando dentro del plazo marcado los géneros al consignatario, y en su defecto pagará al porteador la indemnización pactada en la carta de porte. Si la tardanza escediere un doble del

tiempo prefijado, además de la indemnización queda responsable de los perjuicios que hayan podido seguirse al propietario. Si no se hubiere prefijado plazo para la entrega de los efectos, el porteador debe conducirlos en el primer viaje que haga al punto donde debe entregarlos. Bajo pena de indemnización.

El porteador carece de personalidad para investigar el título con que el consignatario recibe las mercaderías que trasporte, y su obligación se limita á entregarlas sin demora ni entorpecimiento alguno al designado por la carta de porte para recibirlas.

Si el porteador no hallare al consignatario en el domicilio espresado, ó se negare este á recibir los géneros, se proveerá su depósito por el juez local á disposición del cargador ó remitente de ellos, sin perjuicio de tercero de mejor derecho.

Tambien es obligación del porteador seguir el camino pactado con el cargador, si se hubiera hecho convenio acerca de este punto, y si variase de ruta se constituirá responsable de cuantos daños ocurran á los géneros por esta causa, además de pagar la pena convencional marcada en el pacto.

Pesa tambien la obligación sobre los comisionistas de transportes (además de las generales impuestas por el Código á los comisionistas) de llevar un registro particular con todas las formalidades de los libros prescritos al comercian-

te, en que se asentarán por orden progresivo de números y fechas todos los efectos de cuyo transporte se encarguen, con espresion de su calidad, persona que los carga, destino que llevan, nombres, apellidos y domicilios del consignatario y del porteador, y precio del transporte.

Pero no basta que el porteador cumpla exactamente con llevar los géneros á sus destinos respectivos; menester es, además, que tenga un solícito esmero á fin de que no experimenten menoscabos en el camino. Veamos lo que la ley dispone acerca de este particular.

- c. 201. Fuera de los casos de violencia insuperable, accidente fortuito inevitable, ó naturaleza y vicio propio de los mismos efectos, el porteador está obligado á entregar estos en el mismo estado en que resulte de la carta de porte haberlos recibido, sin desfaleo, detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo pagará el valor que dichos efectos debieran tener en el punto donde habia de hacerse la entrega á la época correspondiente.
- c. 212. Así, pues, serán de cuenta del porteador cuantas averías sufran durante su transporte las mercaderías; escepto si procediesen de los tres
- c. 213. casos enunciados en el párrafo anterior. Aun aquellas averías que procedan de caso fortuito, ó de la naturaleza misma de las cosas, serán de su cargo si se probare que ocurrieron por negligencia ó falta de precaucion.

- c. 213. Si los géneros estuviesen de tal modo averiados que no sirviesen para su venta y consu-

mo, el consignatario no estará obligado á recibirlos, dejándolos por cuenta del porteador y exigiéndole su valor al precio corriente; pero si los géneros se hubiesen averiado parcialmente, quedando algunas piezas en buen estado, recibirá estas el consignatario, abandonando las demás al porteador, haciéndose la separacion por piezas distintas y sin dividir para ello un mismo objeto.

Cuando las averías solo produzcan una disminucion en el género, la obligacion del porteador se reduce á abonar este menoscabo, á juicio de peritos.

Ocurriendo dudas entre el consignatario y el porteador sobre el estado de las mercaderias, al hacer la entrega se reconocerán por peritos, ó en su defecto por la autoridad judicial, y no conformándose las partes con la decision de estos, se procederá á su depósito en almacén seguro mientras aquellos usan de su derecho como responde.

Tambien es responsable el porteador de cuantas resultas pueda ocasionar su omision en cumplir con las leyes fiscales en todo el curso del viaje y á su entrada en el punto donde van destinadas las mercaderias. Pero obrando en virtud de órden formal del cargador ó consignatario, quedará exento de toda responsabilidad, sin perjuicio de las penas corporales ó pecuniaras en que hayan incurrido ambos con arreglo á derecho.

En el supuesto de que el porteador pierda los géneros, deberá abonarlos con arreglo á la designacion que se les hubiera dado en la carta de porte; sin que se admita al cargador prueba sobre que entre el género que en ella declaró entregar se incluian otros de mayor valor, ó sumas en metálico.

Art. 216. La responsabilidad del porteador cesa cuando ocurriendo averías se cometa engaño en la carta de porte, suponiendo los efectos porteados de distinta calidad genérica que la que realmente tengan. Igualmente cesa cuando despues de las veinticuatro horas siguientes al recibo de las mercaderías ó una vez satisfechos los portes, no reclamase el consignatario, á no ser que en la parte exterior de los bultos se conociesen las señales del daño ó avería que se reclame.

Art. 217. La responsabilidad del porteador comienza desde el momento en que recibe las mercaderías por sí, ó por medio de persona delegada en el lugar marcado para cargarlas; hallándose Art. 218. tácita y especialmente hipotecados al cumplimiento de las obligaciones del porteador los carruajes, caballerías, barcos, y en general todos los instrumentos principales y accesorios del transporte.

Art. 219. Hé aquí ahora las obligaciones del cargador. Debe satisfacer los portes á las veinticuatro horas siguientes á la entrega de los géneros; pudiendo el porteador en caso de retardo no fundado en reclamacion alguna, exigir la

venta judicial de los géneros que condujo en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que haya suplido. Deberá también abonar los derechos y gastos causados en su conduccion, que no sean de tal naturaleza que deban abonarse por el porteador: estando como en el caso anterior obligados los géneros y trasmitiéndose este derecho de uno en otro porteador hasta el que entregue los géneros, el cual reasume en sí las acciones de los que le han precedido en la conduccion.

Este derecho de hipoteca que tiene el porteador sobre los géneros ó efectos porteados lo perderá si dejare que pasen á un tercero después de trascurridos tres dias de su entrega, ó si dentro del mes siguiente á esta no usare de su derecho. C. 220.

Ni se interrumpirá el del porteador al pago de lo que se le debe por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario por la quiebra de este, siempre que lo haga valer dentro del mes siguiente al dia de su entrega. C. 251.

CAPITULO XXXIX.

De los seguros de conducciones terrestres.—Ideas generales e históricas acerca de este contrato.—Su forma legal.—Obligaciones del asegurador.—Idem del asegurado.

Una de las mayores contingencias que el comercio así terrestre como marítimo está expuesto á sufrir, es la inseguridad de los viajes. En efecto, un sin número de causas de índole

y tendencia distinta, parece como que conspiran á impedir el feliz arribo de las mercaderías al punto de su destino: los naufragios, los incendios, las avenidas, los salteadores, y otra porcion de desastres amagan á las expediciones comerciales; pero no obstante ser esta una verdad fuera de toda duda no lo es menos, por fortuna, que no todas las conducciones son desgraciadas; mas aun; teniendo en cuenta un número algo considerable de expediciones y deduciendo las adversas de entre ellas, el cálculo de probabilidades nos suministra luz suficiente para conocer qué premio habrá de cobrarse de un número determinado de viajes para poder ocurrir al que la probabilidad designa como funesto.

Esta idea, sobre que está basado el contrato de seguros, y cuenta que hablamos de los seguros así terrestres como marítimos, no es de aquellas que nacen con facilidad, por cuanto está sujeta á una experiencia larga y penosa. Nada tiene, pues, de extraño que hayan transcurrido muchos años antes de que el comercio conociera tan bienhechor contrato. Y que no lo conoció en la antigüedad es una cosa indubitable, por mas que algunos crean descubrirlo entre los romanos observando la costumbre que tenia á las veces aquel pueblo de salir garante de los riesgos marítimos al tratar de aprovisionar un ejército, acto que dista mucho del verdadero contrato de seguros. Pero ¿cómo se

concibe que conociesen los antiguos tal contrato cuando ni el Consulado de Mar ni las leyes de Oloron hacen mencion de él? Es demasiado importante, produce resultados gigantescos en demasía para que hubiera una solucion de continuidad de algunos siglos. De haberlo conocido los antiguos, ni las invasiones, ni el trastorno de los imperios le hubieran hecho desaparecer. lejos de eso, le hubieran afirmado mas y mas.

El primer documento legal á que debemos recurrir para encontrarle es un edicto de los magistrados municipales de la insigne ciudad de Barcelona, publicado en 1455 y citado por el Sr. Capmany en su Coleccion diplomática, lo cual hace sospechar que solo hácia el siglo XIV debió empezarse á practicar.

El contrato de seguros terrestres tiene por objeto aceptar una persona, mediante un premio determinado, los riesgos que corren mercaderías ó efectos de comercio en su conduccion por tierra, rios ó canales navegables. Es, segun esto, circunstancia indispensable para que exista el contrato que las mercaderías corran riesgos; bajo este concepto será nulo el seguro contraído sobre géneros que hubiesen llegado á su destino y cuya llegada pudiera saberse al celebrar el contrato.

Tampoco se podrá este celebrar asignando á los géneros un valor superior al que realmente tuvieren, puesto que en realidad este valor es el objeto sobre que versa el seguro.

Art. 13. Para la perfeccion de este contrato debena reducirse á escritura, que en este caso particular, toma el nombre de *póliza*, y que podrá ser solemne otorgándose ante escribano ó corredor, ó privada entre los contratantes, formándose entonces dos ejemplares del mismo tenor para el asegurador y asegurado. Estas pólizas privadas solo son ejecutivas cuando conste la legitimidad de las firmas de los contratantes por reconocimiento judicial ú otro modo legal de pruebas.

Tanto en el caso de ser pública la póliza como en el de ser privada, ha de comprender:

- 1.º Los nombres y domicilios del asegurador, del asegurado y del conductor de los efectos.
- 2.º Las calidades específicas de los efectos asegurados, con espresion del número de bultos y de las marcas que tuvieren, y el valor que se les considere en el seguro.
- 3.º La parte de este valor que se asegure si el seguro no se hiciese por la totalidad.
- 4.º El premio convenido por el seguro.
- 5.º La designacion del punto donde se reciban los géneros asegurados, y del en que se tenga que hacer la entrega.
- 6.º El camino que hayan de seguir los conductores.
- 7.º Los riesgos porque salen responsables los aseguradores.
- 8.º El plazo dentro del cual han de ser los riesgos de cuenta del asegurador, si el seguro tuviere tiempo limitado, ó bien la espresion de durar su responsabilidad hasta verificarse la entrega de los efectos asegurados en el punto de su destino.
- 9.º La

fecha en que el contrato se celebre. 10.º El tiempo, lugar y forma en que se hayan de pagar los premios del seguro, ó las sumas aseguradas en su caso. Además de estas condiciones, segun el Real decreto de 8 de agosto de 1851, las pólizas ó certificados de contratos á la gruesa, así como las de seguros marítimos ó terrestres, se estenderán en papel del sello correspondiente al importe de las cantidades recibidas ó aseguradas al tenor siguiente. En papel del sello de ilustres el contenido del primero y último pliego de las copias ó traslados cuando las cantidades que representen escedan de 11,000 reales. En papel del sello primero si pasan de 8,000 y no esceden de 11,000. Del sello segundo si importan mas de 5,000. En papel del sello cuarto, los protocolos ó registros de todo contrato, cualesquiera que sea el importe de la cosa ó cantidad: las copias ó traslados de dichos protocolos si no escede el valor de la cosa de 2,000 reales, y los pliegos intermedios de cualquiera instrumento ó su copia que deba llevar un sello superior en los pliegos primero y último.

No todos los requisitos que dejamos enumerados son indispensables para que la póliza produzca efecto; así sucede por ejemplo con la espresion de los riesgos porque sale responsable el asegurador, puesto que la ley misma determina que en caso de omitirse esta circunstancia se entiende que responde de todos. Tampoco será necesaria la indicacion del camino que haya

de seguir el conductor cuando solamente hubiere uno del punto de la expedición al de la entrega.

No lo son tampoco las indicaciones de lugar, tiempo y forma para pagar los premios del seguro hallándose suplidas por la ley en el caso de no espresarse.

C. 421. El seguro ha de contraerse necesariamente en favor del dueño legítimo de los efectos asegurados ó de persona que sobre ellos tenga un derecho.

C. 425. No conteniendo escepcion la póliza de seguros, el asegurador responde de todos cuantos daños ocurran en los efectos asegurados de cualquier especie que sean. En consecuencia de esto, habrá de pagar la cantidad total en que se hubiesen justipreciado los efectos en la póliza, si estos se destruyesen totalmente: y si la destrucción ó menoscabo fuere parcial, su obligación consistirá en abonar solamente el daño ocurrido. Creemos que á semejanza del contrato de seguros marítimos podrá hacer abandono el asegurado al asegurador de los géneros que experimentasen daños muy considerables, y entrar á cobrar la cantidad designada para la pérdida total.

Contrayéndose el seguro á riesgos determinados, está obligado el asegurador á indemnizar al asegurado, si tales riesgos ocurriesen, sin responder de mas.

C. 424. Para no satisfacer, pues, ningun daño que el asegurador no hubiese aceptado, debe si su-

ocidiese alguno de esta clase, justificarlo en debida forma ante la autoridad judicial del pueblo mas inmediato al lugar donde acaeciere el siniestro, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su ocurrencia.

La obligacion del asegurado es satisfacer el premio del seguro al plazo estipulado, subrogándose el asegurador en sus derechos del mismo para reclamar de los conductores los daños que hayan padecido los efectos asegurados, y de que ellos son responsables segun lo dispuesto en el capítulo anterior.
