

EZEQUIAS CORAL P.

ASPECTO JURIDICO
DEL
CONTRATO SOBRE TRANSPORTES.

TESIS- para optar el grado de
DOCTOR EN DERECHO Y CIENCIAS
POLITICAS en la Universidad de
Nariño,

PASTO - COLOMBIA

Julio de 1958.

EZEQUIAS CORAL P.

EDITORIAL

ASPECTO JURIDICO

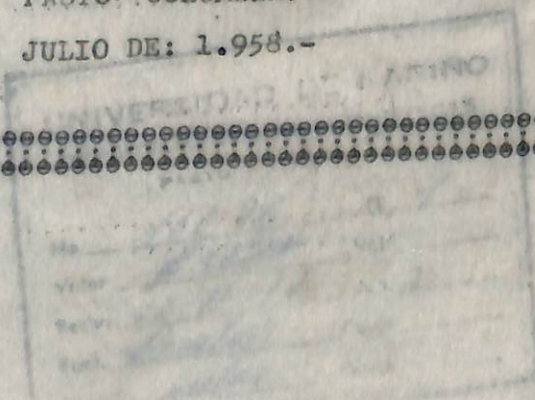
DEL

CONTRATO SOBRE TRANSPORTES.-

TESIS- para optar el grado de
de DOCTOR EN DERECHO Y CIENCIAS
POLITICAS en La Universidad de -
Nariño.

PASTO- COLOMBIA.

JULIO DE: 1.958.-



D 346.6
C 67

DEDICATORIA:

RECTOR DE LA UNIVERSIDAD

DE NARIÑO:

DR. LUIS SANTANDER BENAVIDES

PRESIDENTE DE LOS EXAMINADORES:

A LA MEMORIA DE MIS PADRES,

EXAMINADOR:

A MI ESPOSA,

DR. JORGE ROBERTO GONZALEZ F.

A MIS HIJOS,

EXAMINADORES:

CON TODO AFECTO.

DR. JULIO KROMBOLCH AGOSTA,

DR. GONZALO GUERRERO L.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
DEPARTAMENTO DE HISTORIA
PASO - COCHEN

No.	160 86	F.	1
Volumen	1	Vol.	
Fecha	22-11-11	Clas.	X
Falt.	Revisar	Comp.	
Libro	auto	Comp.	

INSTITUTO PRIMER.

INTRODUCTION.

RECTOR DE LA UNIVERSIDAD

DE NARIÑO :

DR. LUIS SANTANDER BENAVIDES

PRESIDENTE DE TESIS Y -

EXAMINADOR :

DR. JORGE ROBERTO CORDOBA F.

EXAMINADORES :

DR. JULIO RODRIGUEZ ACOSTA.

DR. GONZALO GUERRERO B.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CAPITULO PRIMERO.

en determinadas controversias ocasionadas por la diversidad de opiniones entre los particulares que intervienen en el ramo de transportes, también es cierto que la infinidad de problemas jurídicos que en el porvenir vendrán a configurarse dentro de estas relaciones humanas, sería un tema de importancia inagotable para que en esa (forma en) fuente del derecho, el Poder Judicial encargado de la

INTRODUCCION.

Aunque en realidad de verdad el sistema de comunicaciones en Colombia, sea por vías terrestres y fluviales o por las líneas aéreas, no ha llegado aún a su completo desarrollo, dada la bastísima extensión de su territorio y los diversos obstáculos, casi insuperables, que ofrece la accidentada y agreste topografía del

suelo patrio, con todo, en presencia de la realidad que vivimos frente a la era actual de nuestra civilización, bien puede afirmarse que, entre nosotros, la industria sobre transportes, ante el ligero el progreso que trae consigo para una nación el poder el desenvolvimiento progresista de la producción fabril, agrícola, ganadera y otras actividades del comercio nacional e internacional, ha conquistado un nivel si no completamente alagador y firme, por lo menos que llega a colmar, dentro de sus relativas posibilidades, muchas y bien fundadas esperanzas dentro del comercio cierto nacional.-

Si esto es evidente, como una consecuencia lógica del arrollador empuje de esta actividad comercial, debemos admitir también la imprescindible aparición de diversidad de problemas económicos y jurídicos que, en lo relacionado con esta industria, con mucha frecuencia se presentan y surgirán a través de todos los tiempos para el estudio y análisis de los juzgadores en derecho que, si en verdad han fallado ya con lujo de sabiduría y acierto-

en determinadas controversias ocasionadas por la diversidad de opiniones entre los particulares que intervienen en el ramo de transportes, también es cierto que la infinidad de problemas jurídicos que en el porvenir vendrán a configurarse dentro de estas relaciones humanas, serán un tema de importancia inagotable para que en esa (forma en) fuente del derecho, el Poder Judicial encargado de impartir justicia dentro de los verdaderos planos de equidad, tenga la oportunidad de escudriñar, con base en la legislación, la jurisprudencia y la doctrina, todos y cada uno de los asuntos complejos y en veces hasta oscuros y difíciles que se presentarán para ser delucidados y resueltos, en esta parte de la ciencia del derecho.

Teniendo en cuenta entre otras, las consideraciones precedentes, hemos querido tomar este tema con el propósito de hacer notar a la ligera el progreso que trae consigo para una nación el poner en práctica esta parte del comercio con el desarrollo actual de la industria de que nos ocupamos, la cual sin lugar a duda, es el mejor medio de estrechar las relaciones locales, como también un poderoso elemento de civilización. En cuanto a lo primero, por el constante comercio entre las distintas secciones del país y en cuanto a lo segundo, a más de lo expuesto, por el acercamiento con las naciones más avanzadas en su civilización y riqueza comercial, porque es un hecho, como generalmente se dice que el adelanto de un país está en razón directa con sus vías de comunicación.

El transporte apareció, podemos decirlo, con la humanidad, ya que se extiende a la conducción de cosas, personas y noticias y en todos los tiempos y en todas las épocas se ha presentado, en uno u otro sentido, materia que formaba lo que ha venido a llamarse en los

Códigos Mercantiles EL CONTRATO SOBRE TRANSPORTES.--, expedieron -

Hemos dicho que el transporte apareció con la humanidad, teniendo en cuenta las cosas que comprende, como también la división del trabajo en regional y profesional, es decir: en el primer caso, por que la tierra en las diversas partes del mundo no produce todo cuanto el hombre necesita para satisfacer sus necesidades y entonces se hace preciso un medio para hacer llegar la riqueza de un lugar a otro para el cambio. Ocurre también, en el segundo caso, que aun cuando la tierra sea apta para producir cuanto los hombres necesitan para el consumo, estos, ora por tradición, ora por el medio en que viven, desarrollan determinadas industrias o se dedican a profesiones especiales, produciendo más de lo que consumen en cuanto a la cantidad y menos en cuanto a la variedad y en todo esto se hace indispensable el intercambio que viene a tener cumplido efecto mediante el transporte.-- De manera que éste, aún cuando no haya aparecido en los códigos, ya existía, toda vez que las consideraciones precedentes son deducidas de cuanto ha pasado en el curso de los tiempos.

CAPITULO SEGUNDO.

SINTESIS HISTORIA DEL TRANSPORTE.

Ch. Lyon Caen L. Renaúl, historia la parte del Derecho Comercial que nos ocupa y la divide en cuatro grandes períodos.

En el primero, llamado de la antigüedad, se dedicaron especialmente al comercio los fenicios, los griegos y los cartagineses, quienes hacían su comercio con varias partes del mundo.

Tyro, Sidón y Ródano desarrollaron el comercio por mar y co -

-mo no existía código que reglamentara el transporte, expidieron -
leyes marítimas de bastante importancia y que eran la concreción
de la costumbre establecida por los comerciantes. Esta legisla -
ción es muy explicable porque estas ciudades, situadas en impor -
tantes puertos marítimos y por su idiosincrasia dedicadas a esta -
rama del comercio, era lo más natural y lo más lógico su reglamen -
tación.

El comercio de estas naciones se extendió más tarde a Carta -
go y posteriormente a la República italianas.

El segundo período comprende la Edad Media y los tiempos mo -
dernos, hasta Luis XIV, en el cual no hubo legislación mercantil -
alguna, aún cuando el comercio fué intenso y favorecido por las -
Cruzadas y por los grandes descubrimientos que se llevaron a ca -
bo en esta época.

El tercer período comprende todo el reinado de Luis XIV, en
el cual su gran Ministro de Hacienda, Colbert, defensor, digámos -
lo de paso, de la riqueza de Francia, dió grande impulso tanto al
comercio terrestre como al marítimo (como marítimo) y se expidieron -
respectivamente en 1.673 y 1.681, las ordenanzas relativas al co -
mercio por tierra y por mar que fueron de aplicación constante has -
ta la confección del Código de Comercio de 1.807.

El cuarto período comprende el tiempo bajo la vigencia de los
códigos mercantiles que se han ido expidiendo.

LEGISLACION COLOBIANA.

Expuesta de manera sucinta la evolución de la materia que -
nos ocupa diremos algo respecto a ella sobre lo existente entre no

El primer Código que se puso en práctica en Colombia fué sancionado el 10. de junio de 1.853 y adoptado para toda la República que lo era unitaria.

En 1.858, que se estableció la forma de Gobierno Federal, se autorizó a los Estados para que legislaran, reservándose el Gobierno Central, todo lo concerniente a la legislación marítima y a la del comercio exterior y costanero, quedando en vigencia para toda la República esta parte del Código citado.

Varios de los Estados que componían la Federación adoptaron en la generalidad el código de que se ha hecho mérito y otros el código que el Estado de Cundinamarca había expedido en 1.859. Las secciones siguieron rigiéndose por la legislación que se habían dado.

Al volver la República al primitivo sistema unitario, según la Constitución de 1.886 y por virtud de la Ley 57 de 15 de abril de 1.887, "sobre adopción de Códigos y unificación de la legislación Nacional", se adoptaron el Código de Comercio marítimo expedido en 1870 y el Código Terrestre que expidió el Estado de Panamá en 1879, tomado del de Chile de 1.867. Estos rigen hoy.

Posteriormente se han expedido desde la adopción del Código, hasta hoy, muchas leyes que lo reforman, adicionan y reglamentan ciertas materias. Entre ellas tenemos las siguientes: Ley 4a. de 1.907 dictada por la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa durante la administración del General Reyes, que reglamenta el servicio de la Industria Pública de Transportes; la Ley 53 de 1.918 que dicta algunas disposiciones sobre Empresas de conducciones y vías públicas; la ley 52 de 1.919, por la cual se adicionan varias disposiciones sobre transportes; - la 4a. de 1.920, adicional de las leyes 52

y 53 citadas; la 76 de 1.920 sobre Policía de Ferrocarriles; la 20 de 1.921, sobre almacenes generales de depósitos; y la ley 98 de 1.927, sobre Tarifas Ferreas y Fluviales.

El transporte como comercio, se divide en interior y exterior, siendo aquel el que se hace entre las distintas secciones de un país y éste entre distintos países. Para facilitar el transporte interior es preciso que no haya tarifas diferentes que tienden a disminuir la unidad nacional y ponen serias trabas al intercambio, fomentando el regionalismo, y en el cual no se debe tener en cuenta el interés político y social, factores estos que se deben considerar en el comercio internacional que se hace mediante el transporte y del cual tenemos noticia que existía desde los primeros tiempos, cuando la vida nómada y pastoril, en la que las carabanas llevaban sus productos para cambiarlos por otros, ya en Greta, Tyro, Sidón, Corinto, Cartago, etc. etc.

CAPITULO TERCERO.

FORMACION DEL CONTRATO.

Dejando expuestos los datos precedentes pasamos a tratar de lo que dice nuestro Código de Comercio sobre el transporte, dando principio por la definición que trae y analizando el contrato por su aspecto jurídico.

El artículo 258 del citado Código dice: "El transporte es un contrato, en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y entregar estos a la persona a quien vayan dirigidas". Esta definición omite la conducción de

noticias como lo expone el doctor Blanco Constans, quien dice que "contrato de transporte es aquel en virtud del cual una persona o empresa se obliga a trasladar de un punto a otro cosas, personas o noticias por un precio determinado".- Según esto, tenemos que este contrato puede tener efecto entre empresas públicas o particulares entre sí, o bien entre estas y aquellas.

NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO.

Dicen la mayoría de los tratadistas que este contrato es únicamente comercial y semejante en cuanto a su naturaleza al contrato de cambio. Otros manifiestan que puede ser civil o comercial. Será esto, si lo verifica la persona encargada de hacer el transporte, que desde luego es comerciante, con otro comerciante o porque los objetos materia del contrato tengan carácter comercial como mercancías para vender, y será civil cuando se refiera a cosas que no tienen un uso comercial y a pasajeros que no tienen este carácter.-

Hacer la distinción precedente de suma importancia, porque las consecuencias jurídicas son muy distintas si se trata de un contrato mercantil o puramente civil. En cuanto a la empresa, si ella es dedicada a este oficio exclusivamente, será comercial; pero si accidentalmente desempeña tal cargo, parece lo mas acertado, según algunos Códigos, considerarlo como civil.

El artículo 90. de nuestro Código de Comercio dice: "Se reputan en derecho comerciantes todas las personas que, teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, se ocupan ordinaria y profesionalmente en alguna o algunas de las operaciones que corresponden a esa industria, y de que trata el presente Código".- Con esto

de faltar sino a riesgo de que así no produzca efecto alguno o se da a entender que las controversias que susciten entre personas de que se trata en un contrato distinto, a saber, las otras personas no comerciantes, es decir, que no se ocupen ordinaria y profesionalmente por razones de orden público e interés social, de manera que en esta industria tendrán un carácter puramente civil.

del y buenas costumbres.
Pero tenemos, por otra parte, que el artículo 10. dice que quienes "ejecuten accidentalmente alguna operación de comercio, no serán considerados comerciantes para todos los efectos legales; pero quedan sujetos, en cuanto a las controversias que ocurran sobre estas operaciones, a las leyes y a la jurisdicción del comercio".- De conformidad con este artículo, tenemos que una persona no comerciante, puede adquirir derechos y contraer obligaciones propios para los comerciantes. Parecer ser más claro de haberse estipulado que todo comerciante estaba sujeto a las leyes que lo rigen, y los demás seguir la legislación ordinaria, que decir (según el art. 10) que los no comerciantes están sometidos a dos legislaciones: Una para las controversias y otra para los demás efectos legales.

Este contrato es consensual, se forma por el mutuo consentimiento de las partes y la Carta de Porte es la solemnidad que exige la ley para acreditar su existencia y sus condiciones. Así lo expresa el art. 263 que dice: "El transporte se perfecciona por el solo consentimiento expreso o tácito de las partes".- Y al efecto, la jurisprudencia y la Doctrina es clara cuando expresa que el principio de la libertad de contratación dominante en derecho Privado y en el que están inspirados los arts. 1.604 inciso final, 1.616 y 2.072 del Código Civil, tiene claras limitaciones, impuestas unas por el legislador, en cuanto fuerza a los contratantes, a estipular determinadas obligaciones que son de la esencia del contrato que se proponen crear, a las cuales no se puede

de faltar, sino a riesgo de que aquél no produzca efecto alguno o de que degenerate en un contrato distinto, o motivadas otras principalmente por razones de orden público o interés social, de moral y buenas costumbres. Por el régimen legal de exoneración expresa

En el contrato de transporte (Arts. 2.070 del Código Civil y 2.58 del C. de Comercio Terrestre), al lado de las obligaciones principales que el genera de pagar el precio o flete estipulado y de conducir el pasajero y las mercaderías de un lugar a otro, han encontrado la doctrina y la jurisprudencia que existe otra que no por implícita deja de ser menos real y esencial: La obligación de seguridad, cuyo contenido y alcance varía según se trate de contrato ajustado con empresarios públicos o particulares, de transporte de personas o de mercaderías.

En la Legislación Colombiana el contrato de transporte de personas celebrado con Empresarios Públicos, crea una obligación de seguridad, como es la de conducir sano y salvo al pasajero al lugar de su destino que le impone al transportador el deber de cumplir todas las previsiones y precauciones posibles a fin de evitar que un daño cualquiera se consuma; pero de la responsabilidad que de la inejecución de esa obligación se deriva para el transportador - puede éste exonerarse mediante la sola prueba de la ausencia de culpa, sin que tenga necesidad de demostrar el caso fortuito o fuerza mayor, o la intervención de agente extraño. Esto se desprende de lo estatuido en los arts. 2.072 del C. C. y Numeral 40. del art. 322 del C. de Co. T. y de otras muchas disposiciones del Código de Comercio Marítimo. Si esa obligación es como se deja apuntado esencial en el contrato de transporte, cabe deducir como consecuencia -

que a las partes o, mejor dicho, al transportador no le es dable exonerarse de ella mediante estipulación expresa; pero en cuanto a la responsabilidad inherente al cumplimiento de esa obligación y al consiguiente deber de reparar, el régimen legal de exoneración expresa varia según se confronte la cuestión a la luz de los principios del Código Civil o del Código de Comercio Terrestre y según se trate de empresario público o particular de transporte.

La responsabilidad que puede acarrearle tanto al cargador, por la entrega o no de las mercancías, como al porteador por aquel mismo concepto, es una consecuencia lógica de la existencia del contrato. El art. 272 al definir la Carta de Porte dice: "que es el documento privado que las partes otorgan para acreditar la existencia y condiciones del contrato y la entrega de las mercaderías al porteador".-

Dijimos a poco que la Carta de Porte era una solemnidad, pero se entiende no de la esencia del contrato, porque sin ella puede existir y así lo da a entender la ley en su art. 280 del C. de Co. T. al decir que no habiendo Carta de Porte no queda eximido el porteador de ciertas responsabilidades, siempre que se pruebe la entrega de las mercaderías por confesión del porteador o por cualquier otro medio probatorio; y en idénticos o parecidos términos se expresa el art. 266 de la misma materia.-

Josserand dice que el contrato de transportes es únicamente consensual y por consecuencia los efectos del contrato como reclamaciones, por una u otra parte deben buscarse desde la formación del contrato, pues está sujeto a la voluntad de las partes y subordinado a

la redacción de la Carta de Porte. De manera que el contrato se forma desde el convenio y la redacción de la Carta de Porte es una formalidad. La entrega de las mercaderías y demás consecuencias es el cumplimiento de una obligación contraída.

Este contrato es de naturaleza mixta, pues participa del arrendamiento de servicios y de depósito. Esto, porque el porteador presta sus servicios y a la vez están bajo su guarda los objetos que son materia del transporte. El Código de Comercio nuestro así lo considera en su art. 264, que dice: "El transporte participa del arrendamiento de obra o de empresa y del ^{depósito} ~~transporte~~". Mucho han discutido los tratadistas acerca de la naturaleza jurídica del contrato de transportes. Para algunos juristas, este contrato entra en la locación de obra, entre estos pueden anotarse a Josseland, Asquin, Vivante, etc.: Para otros es una variedad de la locación de servicios, o un mandato. Sostiene Segovia que esta convención es una mezcla de locación de obra y locación de servicios, mientras Lyon-Caen y Renault expresan que es una combinación de locación de obra y de depósito, pues la empresa recibe mercaderías con la obligación de prestar determinado servicio a cambio de un precio y con la obligación de guardarlas y restituir las. Otros afirman que este contrato presenta fisonomía autónoma, siendo dirigido por normas especiales, a pesar de que ofrece puntos de afinidad y de aproximación con otros bien definidos.

Como se ve, a este contrato es al que más modalidades se le presenta, pues en cuanto al depósito, precisa tener en cuenta, no tiene aplicación cuando se conducen personas y se diferencia también de que el depósito es esencialmente sedentario y el contrato

de que nos ocupamos es de desplazamiento; difiere también del arrendamiento de servicios porque no tiene éste la misma naturaleza y la misma idea de mutación; y, aún más, entrándose del mismo contrato de transporte tomándolo dentro de su propia autonomía, difiere en presencia de las dos situaciones de hecho en que puede presentarse, - respecto de las cláusulas limitativas de responsabilidad de que habla el art. 329 del C. de Comercio y el 2.072 del Código Civil, cuando se trata de transporte de mercaderías o personas que fuere verificado, ora por un empresario público de esa industria, ora en forma accidental por un empresario particular.

Seguendo el principio general de derecho de que quien tiene en su poder una cosa ajena es obligado a conservarla y de prestar el cuidado debido y que si a éste falta, se hace por ello responsable - del perjuicio que sobrevenga al dueño, el inciso 1º. del art. 2.072 del C. Civil impone al acarreador o transportador la responsabilidad por el deterioro o destrucción de la carga salvo que se pruebe el vicio de ésta o la fuerza mayor o caso fortuito; pero también le concede derecho para que mediante una estipulación expresa se pueda exonerar de esa responsabilidad, desde luego que el citado texto la hace de su cargo "a menos que se haya estipulado lo contrario". De allí, pues, que dentro del Régimen General del Código Civil sea lícita la cláusula de no responsabilidad en materia de transporte de carga, porque en cuanto al de personas se verá más adelante por que no lo es.- Esa regla es de aplicación al contrato de transporte sin perjuicio de los particulares que para cada especie de tráfico consagra el C. de Comercio, según mandato del art. 2.078 del C. C.

Que dice que las normas relativas al contrato de transportes y com-
prendidas en ese texto del derecho común " se observarán sin por-
juicio de las especiales para los mismos objetos contenidas en las
Leyes particulares relativas a cada especie de tráfico y en el C. de
Comercio" Comercio, a más de la primeramente inserta. Y en cuanto a

la cláusula limitativa o exonerativa de responsabilidad que en este
Ahora bien, en las cuatro secciones del Capítulo 20. del Có-
campo de la industria pública del transporte, en muchos casos y con
digo de Comercio, donde se trata " del transporte ajustado con em-
presarios particulares", no existe disposición legal alguna que ha-
ga referencia expresa, ya ~~sea~~ para autorizarla o prohibirla, a la
cláusula de no responsabilidad; empero como las reglas del C. Civil
por virtud de lo dispuesto en el art. 2.078 - son aplicables a tal-
caso, es claro que para el empresario particular también es lícita
la expresada cláusula; pero a falta de ella su responsabilidad se
gobierna por lo establecido, entre otros, en los arts. 2.83,-, 284,-
285,- sección 2a.-, 290,- 298,- 299,- 306,- y 308,-, sección 3a.-
del Capítulo 20. antes indicado.- No pasa lo mismo cuando el contra-
to de transporte es celebrado con empresario públicos que se dedi-
can exclusivamente a esta industria y cuyos derechos y obligaciones
se reglamentan en el capítulo 30. de la misma obra, quienes, a más-
de estar sujetos a las disposiciones legales, inherentes a los parti-
culares, están obligados a observar " los reglamentos que se dicta-
ren para regularizar el ejercicio de su industria, determinar sus-
relaciones con el gobierno y los particulares, evitar los acciden-
tes que comprometan la vida de los pasajeros, y consultar la conser-
vación de los caminos públicos".- Por mandato del art. 318 del mis-
mo Código.-

Del texto de la disposición transcrita se llega a la conclusión

de que los deberes y la responsabilidad que tienen los empresarios - públicos de conducciones hacen referencia no solo a la carga sino también a la persona de los pasajeros, pues en apoyo de lo dicho viene la terminante disposición contenida en el numeral 40. del art. 322. del C. de Comercio, a más de la primeramente inserta. Y en cuanto a la cláusula limitativa o exonerativa de responsabilidad que en este campo de la industria pública del transporte, en muchos casos y con frecuencia adhiere, en forma inconsulta el pasajero, es procedente afirmar que ningún efecto legal le produce en contra suya, ya que tal indebida pretensión que invocaría el porteador o empresario público de transportes, le está terminantemente vedada por imperativo mandato del art. 329 del C. de Comercio y el art. 80. de la ley 52 de 1.919, cuando aquel compruebe y justifique haber sufrido ~~per~~ pérdidas o averías de las cosas que había entregado al porteador. Algunos juristas han pensado que dados los términos empleados en los arts. antes anotados, éstos versan sobre transportes de mercaderías y no sobre el de personas, pero nosotros, en consideración a lo antes expuesto, nos atrevemos a diferir de tan autorizadas opiniones porque creemos que tal observación no es fundada; y si eso no obstante, hubiere alguna duda sobre el particular, entonces tomando en consideración que la seguridad e integridad de la persona humana es tan en juego y que los derechos que a ella se refieren son irrenunciables habría que reputar como ilícita, por contraria al orden público, la cláusula que atende o suprime la responsabilidad de todo transportador, y no solamente del público en relación con daños causados a los pasajeros por culpa de aquel o por la de personas por quienes él debe responder.

De lo dicho se pueden desprender las siguientes conclusiones:

que la.-- La cláusula de no responsabilidad no es válida en el contrato de transporte terrestre, sea de personas o mercaderías, celebra do con empresarios públicos de conducciones;

2a.-- Esa cláusula es válida cuando se hace constar en el contrato de transporte de mercaderías, ajustado con empresarios particulares, ya sean terrestres, marítimos o aéreos, pero no para eximirlos de responsabilidad en caso de que se les pruebe dolo o culpa grave en la inejecución de la obligación.

3a.-- La cláusula de no responsabilidad no es válida en el contrato de transporte de personas, ya sea terrestre, fluvial, marítimo o aéreo, en cuanto con fundamento en ella se pretenda exonerar al transportador de la responsabilidad que le corresponde por cualquier clase de culpa, ora por las que le sean imputables directamente, o a las personas por quienes debe responder; porque si es cierto que, como principio general, que quien arrienda sus servicios debe prestarlos personalmente, en el contrato de transporte por mandato del art. 265 del C. de Comercio, cabe la excepción a la regla común, porque allí se pueden prestar, y es común el prestarlos, por medio de comisionados o por empleados de la persona que se ha comprometido, quedando ésta responsable para con la persona que la ha contratado.

Por último es conveniente saber que el contrato de transporte es además de naturaleza económica, ya que, por regla general, el comercio no se concibe sin él, y sin él las cosas debían entonces consumirse en donde se producían con evidente perjuicio para la riqueza pública y privada y no se satisfacerían las necesidades colectivas e individuales.- Esta rama del comercio está en la misma naturaleza y en las mismas necesidades de la humanidad

que en los primeros tiempos cuando aún no existían porteadores ni terminología de ninguna clase, los mismos comerciantes hacían el transportes por sí mismos, hasta que vino a ponerse en práctica la división del trabajo como un medio económico de grande importancia.

CAPITULO CUARTO.

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTES.

Este contrato, según su esencia y según nuestro código, para su cumplimiento requiere otros elementos distintos de aquellos que se hacen precisos en los demás contratos.

Estos elementos son los siguientes :

- 1o.)- El consentimiento;
- 2o) .- Que haya qué transportar;
- 3o) .- Que haya un cargador, ~~un~~ porteador y un consignatario;
- 4o) .- Que se estipule una cantidad de dinero en el contrato - que se denomina porte o flete; y-
- 5o) .- Se necesita que haya distancias que recorrer.

Entrando en este contrato varios elementos es bueno hacer algunas explicaciones someras sobre cada uno de ellos: - En cuanto a lo expuesto en los Numerales 1o.)- y 2o.)- se tiene que el consentimiento de las partes y dado por personas capaces es condición indispensable en todo contrato y al tener este contrato su nacimiento en un lugar y su cumplimiento en otro, mediante la conducción de personas, cosas o noticias, se hace necesario que haya un objeto que

transportar o una noticia que comunicar.

se llama porte o flete, según el caso (arts. 250 del C. de C. T. y 184). En el tercer elemento se necesitan dos personas naturales o jurídicas que celebren el contrato y que se denomina "cargadora"- "remitente o consignante", aquella por cuya cuenta se hace la conducción y porteadora- la que se encarga de hacer ésta.- Se dice -consignataria la persona a quien se envían los objetos que son -materia del transporte.- Estas personas las definen los arts. 259 y 260 de nuestro Código de Comercio.

En este contrato entran, hablando jurídicamente tres personas, aún cuando algunas veces en la práctica solo se conozcan a parentemente dos, es decir, que una de ellas tenga en el contrato derechos y obligaciones diversas.

Así lo han reconocido los Códigos Mercantiles y el nuestro - en parte del Inciso 1o.- del art. 260, cuando dice que "una misma persona puede ser al mismo tiempo "cargador y consignatario". Según estas palabras se pudiese creer que cuando una persona desempeña el ^{papel} cargo de cargador y de consignatario solo entran en el contrato dos personas; pero si se atiende a la esencia del contrato se deduce que siempre entran tres, toda vez que aunque el cargador y el consignatario estén representados por una sola, tiene ésta ante la ley los derechos y obligaciones distintos que no pudiese exigir o cumplir sino tomando, bien la denominación - de cargador o de consignatario, según la acción que instaure como demandante o tenga que comparecer como demandado.

En el cuarto elemento se dice que se estipule una cantidad de dinero que representa el valor de la conducción. El dinero que se estipula y se hace preciso para la existencia del contrato,

expreso o tacito; pero que en todo caso existe. se llama porte o flete, según el caso (arts. 260 del C. de C. T y 160 del Marítimo), como en la compraventa se llama precio (art. 1.849 del C. Civil), y prima en el contrato de Seguros (Art. 63 del C. de Comercio).

Se expresa que el porte o flete es indispensable en el contrato de transporte porque al ser de naturaleza comercial, como lo es el contrato de cambio no se concibe que sea gratuito.

Se expresa que el porte o flete es indispensable en el contrato de transporte porque al ser de naturaleza comercial, como lo es el contrato de cambio no se concibe que sea gratuito. le y si en esta forma se verifica, cosa muy posible, entonces designara de ser comercial y se aplican las reglas del C. Civil y -

no las reglas especiales del C. de Comercio, cuando se trate de pagar al pasajero que en esta forma ha sido conducido, las indemnizaciones que reconoce la ley, en caso de accidente. En este caso, cuando una persona es transportada, debido tan solo, a la condescendencia del conductor o porteador, sin lugar al reembolso de un precio específico por tal transporte, aparecerá configurado así lo que los tratadistas han dado en llamar el transporte benévolo. Y de aquí se sigue que quien viaja por mera complacencia del transportador, tendrá derecho igual al que paga su porte, a la indemnización al ocurrir un accidente, cuando demuestre que ha habido culpa por parte del transportador.

En el quinto elemento, de los que hemos enunciado se dijo que haya una distancia que recorrer. Este contrato tiene dos caracteres especialísimos y únicos consistentes en que no se puede tomar y ejecutar en el mismo lugar, porque se forma en el de expedición y tiene su cumplimiento en el de destinación, es decir, hay ^{entre} destinación y está de por medio ^{punto} uno y otro, la "distancia". La distancia se recorre en el tiempo, de lo cual se deduce que para su cumplimiento se requiere un plazo que puede ser

expreso o tácito; pero que en todo caso existe.

Los elementos de que hemos hablado los concreta con propiedad el profesor Louis Josserand en la definición que da del contrato - pues dice: "Es un contrato de mutación, consensual, honeroso, sin-alagmático, encierra una estipulación por otra y es de carácter - comercial!"

En Francia, el contrato de que nos ocupamos es resoluble porque le dan aplicación al art. 1.184 del C. Civil, que consagra un principio general aplicable a los contratos.

Vemos como define el C. de Comercio a la persona prima esen- te indicada.- Dice el inciso 1.º del art. 281 que dice: "no verificán- dose la entrega de los efectos en el tiempo y parajes convenidos , podrá el porteador solicitar la rescisión del contrato y el pago de la mitad del porte estipulado; pero si prefiere llevar a cabo la conducción, el cargador deberá pagarle el aumento de costos que le ocasionare el retardo de la entrega".- Esto tiene su razón de ser, ya que la sola omisión de presentar la carga en el tiempo y lugar convenidos en la Póliza de Transporte, preconstituye en mora al re- mitente, salvo que pruebe (prue) fuerza mayor o caso fortuito toma- dos en sentido riguroso, pues no le es dado alegar / aquellos que pudo evitar con mediana prudencia o cuidado. Así mismo el artículo 294 del C. del Comercio autoriza al porteador que ha comenzado el viaje para rescindir del contrato si en el trayecto le sobreviene algún obstáculo que le impida continuar.

que si lo hiciera el **CARTELO U. L. Olinarte, U. I. N. T. O.** comisionistas con-
tratan para muchos comerciantes, obteniendo, entre muchas, las ven-
tajeras de que se ha hablado y dejándoles buen producido a su indus-
trias.

Tienen algunos inconvenientes entre ellos, que resultan muchas
Habiendo expuesto a grandes rasgos la manera como debe confi-
races en que el dueño de las mercancías tiene alguna declaración a
gurarse este contrato y sus relaciones con los demás, es bueno es-
que hacer, y entonces no puede hacerlo directamente a la persona
tudiar las personas que en él intervienen, sus derechos y obliga-
transportadora sino al comisionista, que generalmente es menos sol-
ciones, como también la manera de hacerlas cumplir.
vente que la persona natural o jurídica que hace el transporte.

Veamos como define el C. de Comercio a la persona primeramen-
Entre nosotros eran permitidas las rebajas en la forma como lo
te indicada.- Dice el inciso lo. del art. 260 : "Denominase car-
gador, remitente o consignante el que, por cuenta suya o ajena -
hemos venido exponiendo, toda vez que el art. 40. de la ley 33 de
1.918 y 30. de la ley 52 de 1.919, prohibieron a las Empresas Pá-
encarga la conducción". De lo definido se desprende que no solo
blicas de transporte hacer a un cliente de mejor condición que a
el dueño de las mercancías puede contratar con la persona encarga-
dura por medio de rebajas, retornos u otros favores sobre la tarí-
da del transporte, sino que éste puede llevarse a efecto por me-
dio de los comisionistas. En algunos lugares hay personas cuyo of-
ficio único es el de comisionistas de transportes y son muy soli-
citados por las ventajas que representa para el dueño de los obje-
tos, materia del contrato aunque, también, no deja de tener sus
inconvenientes. Las ventajas son deducidas de la diversidad de las
tarifas, para quien transporta pocos fardos y para quien lo hace
en grandes cantidades, pues obtienen en estos casos una rebaja con-
siderable. Ocurre que las empresas, cuando la ley lo permite, ha-
cen ciertas rebajas y conceden determinados privilegios a quienes
las ocupan con frecuencia y *en gran escala*, resultando de esto que
la persona dueña de las mercancías obtiene por medio de comisionis-
tas entre otras cosas, que se le haga la conducción por menos porte

que si lo hiciera ella personalmente, ya que los comisionistas contratan para muchos comerciantes, obteniendo, entre muchas, las ventajas de que se ha hablado y dejándoles ^{también} buen producido a su industria.

Tienen algunos inconvenientes entre ellos, que resultan muchas veces en que el dueño de las mercancías tiene alguna reclamación que hacer, y entonces no puede hacerla directamente a la persona transportadora sino al comisionista, que generalmente es menos solvente que la persona natural o jurídica que hace el transporte.

Entre nosotros eran permitidas las rebajas en la forma como lo hemos venido exponiendo, toda vez que el art. 40. de la ley 53 de 1.918 y 30. de la Ley 52 de 1.919, prohibieron a las Empresas Públicas de Transporte hacer a un cliente de mejor condición que a otros por medio de rebajas, retornos u otros favores sobre la tarifa aprobada por el Gobierno y los contratos que en tales condiciones se celebraran carecerían de valor legal. El art. 40. de la ley 52 dice: "los descuentos y rebajas que pueden hacer las empresas de transportes por razones comerciales, es decir, por tratarse de la conducción de cargamentos en grande escala, deben quedar previamente especificados en las tarifas y reglamentos que se sometan a la aprobación del Gobierno, a fin de que todos los clientes que se coloquen en igualdad de circunstancias, gocen de las mismas ventajas". De lo transcrito se deduce sin esfuerzo alguno que antes de la expedición de esta ley, las partes podían contratar rebajas sin que se debiesen llenar previamente. Esto nos lo corrobora el art. 30. de la misma Ley cuando al prohibir la celebración de los contratos privados entre los clientes y las empresas dice así: "Cuan- to a los contratos de este género que se hallaban vigentes a la ex-

los perjuicios que causen, en fin de que sean restituidos en la
pedición de la ley 53 de 1.918, no podrán ser prorrogados en ningún
caso".

compruebe previamente la efectividad de ellos, porque los ar-
La facultad que concedió El Legislador por medio del art. trans-
crito (40, de la ley 52 de 1.919), para que las empresas pudieran -
hacer rebajas a quienes condujeran cargamentos en grande escala, fué
derogado por el art. 70. de la ley 40. de 1.920 de manera que hoy,
por hoy, todos los porteadores están en pie de igualdad.

El transporte es por su naturaleza comercial y las opera-
ciones comerciales están caracterizadas entre otras cosas, por
la rapidez y seguridad siendo las más esenciales en este contra-

CAPITULO SEXTO.

OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL

CARGADOR.-

Una acción ordinaria con sus correspondientes instancias no se
compagina con la índole del comercio y fuera de pensar que se le
Las obligaciones del cargador están consignadas en el art. 279
del C. de C. T. que dice: "El cargador está obligado a entregar las
mercaderías al porteador, bien acondicionadas y en el tiempo y lu-
gar convenidos y a suministrarle los documentos necesarios para la
libre circulación de la carga".- Estas obligaciones llevan en sí -
derechos que corresponden al porteador y que están determinados en
el art. 281 del mismo Código, en cuanto no le sean entregadas las
mercaderías en el mismo tiempo y parajes convenidos.

Las obligaciones cuando no se cumplen de manera voluntaria es
preciso hacerlas cumplir coercitivamente y cuando sobre los derechos
se presentan controversias, deben ser estos reconocidos por el Po-
der judicial. No cumple, por ejemplo, el cargador con sus obliga-
ciones y entonces puede el porteador pedir la rescisión (según el
Código) del contrato y la indemnización correspondiente y cuando es
to ocurre, el juez competente debe condenar al deudor en razón de

los perjuicios que causa, carfanodenquenseanurezarcidos en laos
cuentíanque legalmente se estimen y sin necesidad de que se, es
compruebe previamente la efectividad de ellos, y porque los ar-
ts. 2.076 del C. Civil y el 284 del C. del Comercio preconstitu-
yen una presunción de daño con solo la falta de presentación de
la carga en el tiempo y para el viaje convenidos. la legítima circula-

ción de las mercaderías, serán de la exclusiva responsabilidad
El transporte es por su naturaleza comercial y las opera-
ciones comerciales están caracterizadas entre otras cosas, por
la rapidez y seguridad siendo las más esenciales en este contra-
to. El porteador tendrá que (según el procedimiento) hacer u-
so de una acción ordinaria para dejar a salvo sus derechos.

Una acción ordinaria con sus correspondientes instancias no se
compagina con la índole del comercio y fuera de desear que se le
gislara sobre la manera de hacer efectivos los derechos que con-
sagra el Código, teniendo en cuenta su carácter comercial.

No dice el código que derecho le queda al porteador, si, en
su concepto, las mercaderías no están suficientemente embaladas
y se hallen expuestas a deteriorarse en el viaje, siendo de es-
te deterioro responsable y sin tener de ello culpa. La ley debe
expresar también qué derecho tiene el cargador cuando se en-
cuentra en el caso que se acaba de enunciar, de igual manera que
la forma de determinar la diferencia cuando el cargador cree que
ha cumplido con su deber y que solo es un pretexto del porteador
para dejar de cumplir el contrato. En algunas partes se dispo-
ne que la autoridad, con el concurso de peritos es la que ha de
decidir el asunto, de igual modo si las cosas tienen un vicio que
le es propio y que puede ser causa del deterioro o de su pérdi-
da.

En cuanto a que el cargador no entregue al porteador los documentos necesarios para la libre circulación de la carga, es responsable de esos perjuicios, según lo estatuye el artículo 282 que dice: "los comisos, multas, en general, todos los daños y perjuicios que sufre el porteador, por estar desprovisto de los documentos indispensables a la legítima circulación de las mercaderías, serán de la exclusiva responsabilidad del cargador". - ^{art. 284} Aún cuando el cargador no sea propietario de las mercaderías, sufrirá las pérdidas y averías en estos casos:

1o).-- Si en la redacción de la Carta de porte hubiere atribuido a las mercaderías una distinta calidad genérica de la que realmente tuvieren;

2o).-- Si entre los efectos que enuncia la carta de porte hubiere introducido otros de mayor valor".-

La pena que establece este art. es para castigar el fraude de que los comisionistas cometen con la persona transportadora y llevados por el deseo de mayor utilidad al atribuir a las mercaderías calidad y valor distintos. Conforme la redacción del artículo se deduce que la persona porteadora quedará eximida de toda responsabilidad probando cualesquiera de las circunstancias que enumera el artículo preinserto a menos de que el cargador pruebe en la pérdida hubo dolo de parte del porteador. De suerte que las otras faltas cometidas por éste son excusables en vista del fraude que con él se ha cometido. Este es otro de los inconvenientes que se le encuentran al hacer la conducción de las mercaderías por intermedio de los comisionistas porque se viene a perjudicar al dueño de ellas si se encuentra con un comisionista insolvente y al quedar, como quedaría la persona transportadora eximida de toda responsabilidad. - Que-

y -da también por otra parte pendiente el problema de que si el due-
ño de las mercaderías puede directamente cobrarle a la persona --
transportadora cuando ella es responsable y sin tener que demandar
al comisionista con quien contrató. A nadie se le oculta la serie
de dificultades y problemas que se pueden presentar en el caso de
que se empleen comisionistas para el transporte.

Mucho se ha discutido en muchas partes de si el porteador que
ha sido Siguiendo el mismo artículo, al ver que no hay otro que acla-
re el punto, se nos ocurre observar lo que pasamos a exponer: de
Hay un principio de derecho universal de que nadie puede enrique-
cerse a costa ajena.- De la responsabilidad del porteador, cuando
hay fraude, en el cargador queda reducida al caso de que haya come-
tido dolo, según el art. 285 que transcribimos : " Sin embargo de
lo dispuesto en el precedente artículo, las pérdidas faltas o ave-
rias serán de la responsabilidad del porteador, si hubieren ocurri-
do por infalid^{ad} o dolo de su parte, sin perjuicio de la aplica-
ción de las penas correspondientes al delito".- Se presenta un
caso de que un cargador paga porte ad-peso debiendo pagar ad-va-
lorem y se pierden los objetos por negligencia del porteador.
Conforme al art. 284, numeral 2o.-, el porteador está eximido de
responder por ellos, como se le hace responsable cuando no hay frau-
de de conformidad con el artículo 283 en sus numerales 1o).- 2o) -
y 3o)., que traen excepciones a la regla general de que las mer-
caderías se transportan a riesgo y ventura del cargador o de la
persona que invistiere el carácter de propietario de ellas. - Di-
cen así los numerales citados :

1o).-- Si un hecho o culpa del porteador hubiere precedido
o contribuido al advenimiento del caso fortuito;

2o).-- Si el porteador no hubiere empleado toda la diligencia

y pericia necesarias para evitar o atenuar los efectos del accidente que hubiere causado la pérdida o avería;

30.).-- Si en la carga, conducción y conservación de las mercancías no hubiere puesto la diligencia y cuidado que acostumbran los portadores inteligentes y precavidos".

Mucho se ha discutido en muchas partes de si el porteador que ha sido defraudado debe ser absolutamente irresponsable, como lo hace nuestra legislación, o debe responder de acuerdo con la Carta de Porte, es decir ad-peso y compensar el fraude de que fué víctima por la negligencia de que es culpable. Esta forma creemos sea la mejor - que armoniza los distintos derechos que se desprenden de las diversas culpas, ya que, según nuestro criterio, el hecho de que el cargador haya cometido una culpa o un delito no autoriza al porteador para hacer cosa semejante. Lo más natural y puesto en razón es que responda de los objetos según la calidad y el valor expresados en la Carta de porte, no eximirse absolutamente. La sanción que consagra el art. 284 para los cargadores que obran con fraude no parécenos jurídica y se puede prestar a que una vez sabido el fraude por el porteador se cometan actos u omisiones que pueden perjudicar la riqueza privada o pública.- La ley puede establecer sanciones distintas para que se le pague el justo precio al porteador con algún recargo; más no establecer la sanción que tiene constituida dando lugar así a que se cometan voluntariamente la negligencia y la culpa leve.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 286, el cargador puede variar el destino y consignación de las mercancías si no las hubiese negociado.- El porteador cumplirá la orden siempre que se le devuelva la Carta de Porte y se le pague el mayor valor en que salie-

se perjudicado por el cambio de ruta, (art. 287).

La razón del artículo 286 en relación con el 287 es clara, ya que no conviniéndole en el curso del viaje hacer llegar las mercancías al lugar prefijado, es justo y conveniente se le autorice para cambiar la vía siempre que no hubiese hecho ninguna negociación y pueda llegar a un acuerdo con el porteador, quien solo está obligado a cumplir con lo estipulado en la Carta de Porte.

La causa para que la ley le prohíba al cargador variar la ruta cuando ya las mercancías pertenecen a un tercero, es porque, según nuestra opinión puede que ya las haya negociado libres de porte y entonces puede presentarse el caso de que el riesgo aumente al cambiar la vía y se haga más gravosa para el comprador, teniendo en cuenta, como es de temer, que los peligros y seguridades varían según la ruta y los medios de locomoción y puede que el comprador haya tenido en cuenta al hacer la negociación el riesgo que correrían las mercaderías según la vía que llevaban y que debían recorrer como también el medio de que servían para hacer el recorrido, ya que puede que haya vías paralelas o bien convergentes y desiguales en los riesgos que presentan.

El artículo 288 autoriza al porteador para cobrar al cargador el valor del porte y los gastos de conservación cuando el consignatario, por una u otra causa no quisiere recibir las mercaderías.

El artículo 289 dice : " El cargador tiene preferencia sobre todos los acreedores del porteador, para ser pagado del importe de las indemnizaciones por causa del retardo, pérdidas, faltas y averías, con el valor de las bestias, carrusjes, barcas, apatejos

y demás instrumentos principales o accesorios del transporte".-
 "En el Comercio es el transporte = el único por medio del cual
 se hace intercambio de los productos, acerca a los pueblos, estre-
 che las relaciones y es factor indispensable en la civilización.
 Por eso, entre otros, es justa la preferencia que estatuye el ar-
 tículo transcrito a favor de el cargador a quien no se le paga -
 los perjuicios que le ha causado el porteador. las mercaderías han

La manera de hacer efectivos esos derechos es dispendiosa y
 larga, como lo es en la generalidad de los casos la tramitación -
 de un juicio ordinario.

Dejando expuesto algo de lo que concierne al cargador, pasa-
 mos a tratar del porteador, con el propósito de que podamos comple-
 tar algunos puntos en los dicho últimamente, por la relación que
 media entre uno y otro.

CAPITULO VII. SEPTIMO.

OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PORTEADOR.

En el transporte es seguramente en cuanto se refiere al por-
 teador lo que más dificultades presenta y sobre todo en los ser-
 vicios continuados, toda vez que de éste ejercicio se puede dedu-
 cir obligaciones que para hacerlas efectivas se hace muy difícil
 cuando las empresas transportadoras no están regidas por una ley
 comprensiva y una reglamentación adecuada con el fin de dejar a
 salvo los derechos bien sean del cargador o del consignatario.

Cuando la responsabilidad se halla en una sola persona es más fácil hacerla efectiva que cuando se encuentra dividida en muchas, quedando en este caso expuesta a ser nula.- Bien sabemos que el comercio y por ende el transporte, no tiene, o mejor, no debe tener barreras ni nacionales ni internacionales, pues es lógico que para la distribución de la riqueza en las distintas partes del mundo se haga uso, desde el recibo de las mercaderías hasta la entrega, de distintas empresas de transporte sin saber, en determinados casos, cuál de ellas es la que debe responder, bien al consignatario o al cargador, de las averías o pérdidas que resulten al recibo de las mercaderías.- Serías dificultades se le presentan al reclamante al ver que el Código Nuestro no le ampara en sus derechos o bien porque entre las distintas personas que en el transporte intervenían no existiera una asociación o un pacto que facilitara al perjudicado el modo de hacerlos efectivos.

Visto este vacío en el código, vino el Legislador de 1.919 - y expidió la ley 52 - de este año - y en su artículo 10. dispuso, de una manera acertada, en nuestro sentir, lo siguiente : "Artículo Primero : Las Empresas públicas de conducciones que se comprometan a transportar carga, con conocimiento directo, en un trayecto en que la carga haya de pasar por manos de otra - u otras empresas intermediarias, serán responsables de cualesquiera falta, pérdida o avería que sufra la carga durante el viaje, quedándoles adida el derecho de exigir la indemnización correspondiente a los intermediarios de que se hayan valido."

"PARAGRAFO:- Esta disposición se hace extensiva a los casos de transportes verificados por empresas particulares".-

Con lo transcrito ha quedado allanado en parte, las dificultades que veníamos anotando. En este caso, para obviar dificultades posteriores y definir situaciones de hecho que podrían presentarse ante las partes, sería lo más razonable determinar en remos más importante en nuestro Código de Comercio y siguiendo la carta- la hora de salida a fin de evitar las reclamaciones el mismo orden de como en él se encuentra tratada la materia. de la Empresa, que, en caso de no cumplir con lo estrictamente

La primera obligación- del porteador está expuesta en el art. 290, que dice: "El porteador, está obligado a recibir las mercaderías en el tiempo y lugar convenidos, a cargarlas según el uso de personas inteligentes, y a emprender y concluir el viaje en el plazo y por el camino que señale el contrato."

"La violación de cualquiera de estos deberes somete al porteador a la responsabilidad de daños y perjuicios, a favor del cargador".- o quizás aun en la falta de estricto cumplimiento

Si en la carta de porte no se estipula sino la fecha en la cual se ha de emprender el viaje, como lo dice el ordinal 50.- del art. 274- y no se expresa con precisión la hora puede que se presenten dificultades para el caso de que ocurra algún daño o pérdida en las mercancías, pues de conformidad con el inciso 20.- del art. que acabamos de transcribir, el porteador es responsable por no emprender el viaje en el plazo convenido.- Un ejemplo: nos pondrá de presente la dificultad que esbozamos por falta de precisión en las partes.- Supongamos que un cargador contrata con la Empresa "Transportadores de Nariño" la conducción de una carga para el primero de agosto próximo, bajo la condición de que ese cargamento alcance a embarcarse en el ferrocarril de Nariño, que parte a las doce del día de la estación "La Guayacana", con destino a nuestro Puerto Marítimo de Tumaco, y

teniendo en cuenta que el trayecto de esta ciudad a "La Guayacana" se gastan seis horas. En este caso, para obviar dificultades posteriores y definir situaciones de hecho que podrían presentarse entre las partes, sería lo más razonable determinar en la carta- la hora de salida a fin de evitar las reclamaciones de la Empresa, que, en caso de no cumplir con lo estrictamente estipulado, podría alegar no ser responsable porque ha cumplido con lo estipulado en el contrato, desde luego que arrastró la carga en la fecha señalada en el contrato, sin que hubiera llegado a su destino a la hora requerida para que el dueño de la mercadería no sufriera perjuicio alguno.

En vista de lo expuesto por este artículo consideramos, salvo Con lo dicho se verá como es de importante que a la vía y a la fecha etc. etc., se le agregue la hora de salida, pues una hora, media o quizás menos en la falta de estricto cumplimiento puede traer consecuencias pecuniarias fatales, ya sea para una o para otra de las partes, toda vez que el cargador puede hacer responsable a la Empresa hasta de un caso fortuito inevitable, como lo preceptua el Numeral 10.- del art. 283- que dice : "Si un hecho o culpa del porteador hubiere precedido o contribuido al advenimiento del caso fortuito",- como excepción a la regla general de que las cosas se pierden para el dueño.

El artículo último que transcribimos íntegramente (el 290) solo expresa, en el inciso 2o.-, que el porteador es responsable de la violación de cualesquiera de las obligaciones que contiene el inciso 1o.-, dentro de las cuales está la demora en emprender el viaje en el plazo señalado.

En esta violación pueden ocurrir dos casos : -

10.)- Se ha estipulado en la Carta de Porte una multa por el retardo, como lo autoriza el numeral 80. del art. 274; y

20) - No se ha estipulado tal multa.- Si lo primero x debe estarse a lo pactado y si lo segundo- viene a resolver la cuestión del art. 60. de la Ley 52 de 1.919 que dice: " Por cada día de demora en el transporte o en la entrega de la carga recibida para transportar, la empresa pagará al dueño de la carga una multa equivalente al 5% (cinco por ciento) del valor del flete, multa que el cargador podrá deducir de dicho flete si no lo hubiere pagado.

En vista de lo expuesto por este artículo consideramos, salvo opinión mejor fundada que ha quedado sin efecto el inciso 20.- del art. 305 que dice que cuando no se ha pactado indemnización por el retardo, corresponde su regulación al Tribunal del Comercio, pues aun cuando el artículo 11. de la ley 52 ya citada que habla de los artículos del Código del Comercio que quedan adicionados y derogados, ninguna referencia hace al inciso y artículo citado , (20. del 305), y en tal circunstancia no consideramos aventurado lo expuesto.

Presentándose como en verdad se presenta, en las bodegas y estaciones congestión de carga para transportar y previendo el caso de que en algunas empresas hubiese preferencia para algunos cargadores con detrimento de otros, expidió el Legislador la Ley 4a. de 1.920, la cual en el artículo 40.- autoriza al Gobierno para que, mediante disposiciones dicte, obtenga de las empresas públicas de transportes que hagan éste por turno riguroso. El artículo 50. de la misma ley les prohíbe tener preferencia hasta para su propia carga. De suerte que teniendo la empre-

to viene a ser uno mismo, cual es la imposibilidad que se presen-
sa carga propia y consignada debe, no obstante, respetar el tur-
no riguroso de que habla el artículo de que habla el artículo -
que se acaba de citar. Al cargador le corresponde fijar la ruta
que han de llevar las mercaderías, pues cuando hay varias de -
distinto medio para hacer la conducción, como por ejemplo ferro-
carriles y carreteras, pertenecientes a una misma empresa, es -
de razón que el cargador que ha de sufrir las pérdidas que no
fueren causadas por culpa de aquella (La "empresa") exija la que
crea más segura y más rápida, la cual no puede ser variada por
el porteador -so pena de responsabilidad.- En términos claros
al respecto lo dicen los artículos 291,- 292,- y 293,- del Có-
digo del Comercio.

El artículo 294 dice: - " Si después de comenzado el viaje
sobreviniere un obstáculo de fuerza mayor el porteador podrá res-
cindir el contrato o continuar desde luego el viaje por otra ru-
ta o por la designada después de removido el obstáculo."

"Elegida la rescisión podrá depositar la carga en el lugar
más próximo al de su destino, o retornarla al de su proceden-
cia, y en uno y otro caso cobrará todo el porte estipulado",

"Si la ruta que tomare fuere más larga y dispendiosa que la
designada, el porteador tendrá derecho a un aumento de porte; pe-
ro si continuase el viaje por la ruta convenida, después de a-
llanado el obstáculo, no podrá exigir indemnización alguna por
el retardo sufrido".

Este artículo no habla del caso fortuito;- pero indudable-
mente quedará comprendido, pues aun cuando las causas que pro-
ducen la fuerza mayor y el caso fortuito son distintas, el efec-

to viene a ser uno mismo, cual es la imposibilidad que se presenta al porteador para poder dar cumplimiento al contrato.

Esto equivale en nuestra opinión a una injusticia consagrada por la ley. Sería más justo equitativo que cobrara su porte proporcionalmente, sea en el caso que debe regresar la mercadería al lugar de su procedencia o a depositarlas en el lugar más próximo al de su destino, ya que en acontecimientos de la naturaleza no indudablemente tendrá su importancia. Esa diferencia consiste en que la fuerza mayor implica un hecho del hombre, como la guerra, etc. Y los casos fortuitos son acontecimientos que proceden del azar, son inesperados como un terremoto, una inundación etc. etc.

Los incisos 2o. y 3o.- del artículo que acabamos de transcribir no obran como justicia, pues vienen a perjudicar notablemente al cargador en beneficio exclusivo del porteador, ya que expresan que si éste (El Porteador) elige la rescisión puede dejar las mercaderías en el lugar más próximo a su destino o devolverlas al lugar de su procedencia y en ambos casos tendrá derecho, según el Código, a cobrar todo el porte, estándole por otra parte obligado el cargador a pagar el aumento si para la conducción se toma ~~todavía~~ otra vía más dispendiosa.- Esto no es justo y un ejemplo nos bastará para hacer resaltar esa injusticia.

- La Empresa "Transportadores de Nariño" ~~otra~~ cualquiera se compromete a transportar de aquí a Popayán un cargamento.- Perfeccionado el contrato y emprendido el viaje ocurre que a 10 o 12 kilómetros se presenta un tropiezo en la carretera, bien por su fuerza mayor o de un caso fortuito que impida continuar el viaje.- Según la terminología del Código el porteador en vista de este obstáculo pide la rescisión del

contrato; devuelve el cargamento a Pasto y reclama el porte total habiendo hecho un recorrido tan solo de 20 o 24 kilómetros; esto equivale en nuestra opinión a una injusticia consagrada por la Ley. Sería más justo, equitativo que cobrara su porte proporcionalmente, sea en el caso que deba regresar la mercadería al lugar de su procedencia o a depositarlas en el lugar más próximo al de su destino, ya que en acontecimientos de la naturaleza de los que hablamos no tienen por qué perjudicar al cargador únicamente que es tan inculpable como el portador.

El artículo 295 expresa : - "El porteador responde de la inobservancia de las leyes y reglamentos de hacienda, salubridad y seguridad públicas tanto en el curso del viaje como en su entrada al lugar del destino de las mercaderías".-

Es un hecho que las leyes se dictan para que se cumplan y quienes las violan deben tener sus sanción tanto civil como criminal si a ésta diere lugar. Las leyes y reglamentos sobre salubridad, - Hacienda y Seguridad, tienen un interés general y público que en todo caso debe primar sobre el interés particular.- En muchas partes, y quizá entre nosotros se hace poco caso de la Higiene y menos de la Seguridad Públicas. Generalmente se permite la entrada de ciertas materias, como dinamita y sus compuestos explosivos en general, hasta las estaciones ^{centrales} de la ciudad y luego son conducidas por carros y camiones por todo el centro de éstas, - frecuentemente estos vehículos así cargados se dejan, sin seguridad alguna, en el mismo perímetro de urbes populosas, para luego ser llevados al lugar destinado a depositarlas. Nadie se atreverá a poner en duda el serio peligro que hay para la seguridad pública de ésto.

venimos ocupando, pues en éste hay, en nuestro sentir, perfecta práctica, pues un choque o cualquier otro incidente puede ser causa de desgracias deplorables e irreparables; fresco está el recuerdo de la tremenda explosión, de proporciones incommensurables que destruyó un importante sector de la ciudad de Cali con un saldo incontable de víctimas humanas, todo por causa directa debido a la irresponsabilidad de aquel Gobierno Dictatorial que, a Dios gracias fué borrado de la faz de la Patria Martirizada, el 10 de Mayo de 1.957.- De manera que las Empresas Transportadoras y con mayor razón los Gobiernos Democráticos deben, con exageración acatar lo que dice este artículo que hace extensiva la responsabilidad hasta la entrada al lugar de destino de las mercaderías.

Si la violación de lo dispuesto en el artículo de que nos estamos ocupando se hace en cumplimiento de lo ordenado por el cargador, será éste responsable de la Parte Civil, quedando ambos comprendidos en la responsabilidad Criminal, como lo determina el artículo 296 que dice : " Si la inobservancia hubiere sido formalmente ordenada por el cargador o consignatario, el porteador quedará exento de toda responsabilidad civil; pero tanto él como el Cargador o consignatario serán castigados con arreglo a las leyes o reglamentos que hubiesen violado".-

El artículo 297 autoriza al porteador para cobrar todo el porte aunque no realice la conducción, siempre que el cargador no le entregue las mercaderías ofrecidas y aquel no encuentre otra carga para el lugar de su procedencia; pues si conduce carga en el viaje de regreso, solo tiene derecho a cobrar al cargador la diferencia para cubrir el porte con éste estipulado. Esto nos parece puesto en razón, esto es, que quien no cumplió el contrato pague los perjuicios que ha causado.- No hay igualdad entre lo dispuesto por el art. 296 de que hablamos antes y el de que nos-

venimos ocupando, pues en éste hay, en nuestro sentir, perfecta equidad y justicia.

El artículo 298, expresa :- " El porteador es responsable de la conducción de las mercancías, y de su arribo al lugar y en el plazo que determine el contrato.

"Su responsabilidad principia desde el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o a la de sus dependientes, y concluye con la entrega a contento del consignatario".

En cuanto al inciso 1o.- cabe preguntar :
Si en la Carta de Porte no se estipula la multa que ha de sufrir el porteador por la mora?.- ¿Cuál será la indemnización a que el cargador tiene derecho y en qué forma la hará efectiva?.
La indemnización que debe pagar el porteador se regulará según el artículo 305, por el Tribunal de Comercio quien además de los usos locales debe considerar el lucro cesante y demás circunstancias que hayan causado perjuicio al consignatario o dueño de las mercaderías según jurisprudencia y doctrina de la Corte Suprema de Justicia, como luego se verá.

La responsabilidad del porteador principia con el recibo de las mercaderías y concluye con la entrega a contento del consignatario.- Si entre éste y aquél se presentan diferencias serán decididas en la forma pericial, y llevando el caso hasta que la autoridad decida definitivamente (Art. 307 del C. de Co.) Esto no implica que el contrato sea real, pues es una obligación que se desprende de la entrega de las mercaderías que es efecto del contrato.- Se apoya también en el art. 290, que dice que el porteador está obligado a recibir las mercaderías -

en el tiempo convenido. Si ya tiene esta obligación es porque es efecto del contrato sin el cual ésta no tendría lugar.

El porteador por el hecho de convenir en el transporte con trae obligaciones y adquiere derechos para un tercero que no ha tomado parte en el contrato y que se llama consignatario.- Quizá sea ésta una de las pocas relaciones jurídicas en que los contratantes obligan y le dan derechos a un tercero sin haber para ello mandato ni haya intervenido personalmente en el contrato que se perfecciona en la Carta de Porte.- El consignatario tiene derecho de exigir las mercaderías en el tiempo designado en la Carta de Porte y cobrar los perjuicios por el retardo. Así lo dice el artículo 300- que se transcribe en seguida :

"El transporte obliga directamente al porteador a favor del consignatario designado; y en consecuencia, deberá entregarle las mercaderías, so pena de daños y perjuicios, tan luego como hubiere llegado a su destino.

"El porteador carece de personería para examinar la validez del título que tenga el consignatario para recibir los objetos consignados".- Más como es norma general de derecho común que dentro de las relaciones jurídicas humanas, todo derecho engendra su obligación correlativa también se presentan casos en que el consignatario, aun cuando como antes se ha dicho, se puede considerar como un tercero, en la formación del contrato, con todo, en virtud de aquel señalamiento que lo vincula expresamente al contrato, contrae las obligaciones y también adquiere los derechos taxativamente determinados en los artículos 315, 316 y 317 que construyen la Sección Cuarta del Código del Comercio.

Artículo 306.-- "El porteador responde de la culpa grave y leve, en el cumplimiento de las obligaciones que le impone el transporte".

"Se presume que la pérdida, avería o retardo ocurren por culpa del porteador".

"Para exonerarse de toda responsabilidad, el porteador deberá probar que el caso fortuito no ha sido preparado por su culpa y que su cuidado y experiencia han sido ineficaces para impedir o modificar los efectos del accidente que ha causado la pérdida, la avería o el retardo".

El inciso 20.- trae una presunción legal a favor del cargador, consistente en que las pérdidas y averías ocurren por culpa del porteador. De manera que heche a éste la carga de la prueba.

En concepto de la Corte Suprema de Justicia el contrato de transporte de personas no puede gobernarse por el precepto del artículo 306-, antes transcrito, pues ante la ausencia en la legislación de un derecho especial que determine la responsabilidad del transportador de la naturaleza y especialidad indicadas el Juez debe acudir en primer lugar - como así lo manda el artículo 80. de la Ley 153 de 1.887 - a aplicar las leyes que regulan casos o materias semejantes y, en su defecto, la doctrina constitucional o las reglas generales del Derecho.

Al respecto, en sentencia pronunciada el 27 de agosto de 1947- ha dicho la Corte : - " Basta observar, el efecto, fuera de lo dicho ya por la Corte en su sentencia del 15 de mayo, que éste dicho posición determina ante todo la responsabilidad del Empresario -

particular de transportes, como que forma parte de la Sección 30. del Capítulo 20. que trata " DEL TRANSPORTE AJUSTADO CON EMPRESARIOS PARTICULARES" y aquí se trata de esclarecer la responsabilidad derivada de un contrato celebrado con un empresario público de conducciones. Es verdad que las disposiciones del Título 50.-, del cual hace parte el artículo 306,- son aplicables a los Empresarios Públicos de Conducciones, por ordenarlo así el artículo 310;- pero, como antes se anotó, esas reglas solo pueden tener aplicación cuando no pugnen con las del Capítulo 30.- del mismo Título, que son especiales para el contrato de transportes ajustado con Empresarios Públicos. En este Capítulo está incorporado el artículo 322- que en su numeral 40. dispone que los empresarios públicos están obligados " a indemnizar a los pasajeros el daño que sufrieren en su persona, por vicio del carruaje, por su culpa, la de los conductores o portilleros", de donde se vé que esta clase de empresarios la ley no les impone la prueba del caso fortuito, pues solo les exige para exonerarlos de la presunción de culpa por la inejecución del contrato la prueba de ausencia de culpa y en cambio la ley es más severa con respecto al empresario particular, pues el artículo 306 solo lo exime de aquella presunción mediante la prueba del caso fortuito, la fuerza mayor o la intervención de agente extraño.- Esta última disposición es por tanto, inaplicable en el transporte de personas".

De lo transcrito se deduce que la responsabilidad que surge para los porteadores de la inobservancia del contrato, difiere fundamentalmente cuando se trate de la conducción de -

personas o mercaderías y los que se comprometan a realizarla fuesen empresarios públicos o particulares.- Bien entendido que la equidad y la justicia imponen que, cuando del transporte de personas se entiende, tanto aquellos como éstos- deben someterse a la norma sustantiva que contiene el inciso tercero del artículo 306- del Código de Comercio, pues aceptar lo contrario a lo que allí se dispone sería tanto como irse en contra de las reglas que han sido escritas y preceptuadas como sostén fundamental del orden público.

El artículo 308 manifiesta que en caso de pérdida el porteador pagará las mercaderías, a juicio de peritos, el precio que tenían el día que debían verificarse la restitución. - Se entiende que la pérdida se haya cumplido por hecho o culpa del porteador, ya que aun cuando el artículo de que se habla nada dice y da a entender que le hace responsable de toda pérdida, se debe interpretar de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 283, que dice que las mercancías se transportan a riesgo del propietario de ellas y solo el porteador responde de cuando haya culpa o negligencia.

Para hacer un estudio analítico de este artículo-, será necesario transcribirlo en la integridad de su texto; dice así: "En caso de pérdida el porteador pagará las mercancías al precio que tengan, a juicio de peritos, en el día y lugar en que debió verificarse la restitución.- La estimación se hará sujetándose estrictamente a las indicaciones de la Carta de "orte".

Algunos jurisconsultos estiman que la obligación indemniza-

-toria de que habla este artículo, teniendo en cuenta los términos que configuran ~~su~~ sentido extricto no comprende el principio general del Derecho Civil- que establece que la indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante. Sostienen que siendo ésta una disposición especial y por no decirlo expresamente, debe entenderse que, en caso de pérdida de las cosas, la responsabilidad del porteador no puede extenderse más allá del límite determinado por el daño emergente o sea - el valor actual que tuvieron las mercancías el día que, de conformidad con lo estipulado en la Carta de Porte, debían ser restituidas a su dueño en el lugar de su destino.- Según nuestra humilde manera de pensar, ésta interpretación se basa en un criterio demasiado rigorista que no mide las consecuencias graves que de allí pueden desprenderse, ni admite en todo su valor los derechos que, sacrificados a una limitación de ésta naturaleza- vendrían necesariamente a causar al dueño de las mercaderías,- graves e irreparables perjuicios.

Es sabido que en el contrato de transporte ajustado a las Normas del Código de Comercio, rige el principio general de que todo contratante que infringe sus obligaciones debe pagar perjuicios al otro contratante que ha cumplido las suyas, salvo - las exoneraciones legales por fuerza mayor o caso fortuito, y si ésto es así, esos perjuicios deben comprender el daño emergente y el lucro cesante previstos y definidos en el artículo 1.614- del Código Civil.- Para hacer esta afirmación sería suficiente el referirse al artículo 182 del Código del Comercio, el cual expresa que, " los principios que gobiernan la formación de los contratos y obligaciones de derecho Civil, sus e-

-fectos, interpretación, modos de extinguirse, anularse o rescindirse, y su prueba son aplicables a los contratos y obligaciones mercantiles, salvo las modificaciones que establecen las leyes especiales del Comercio".- De suerte que, como antes lo hemos afirmado, en el Estatuto de esta materia de la cual nos ocupamos no existe disposición alguna que exonere del reconocimiento y pago del "lucro cesante", en caso de incumplimiento del contrato de transporte, y como es conocido, el artículo 308 que tratamos de analizar se concreta única y exclusivamente al precio de las mercancías que ha de ser el que ellas tenían en el día y lugar en que debió verificarse la restitución y conforme a juicio de peritos. Para nada se refiere la disposición indicada a la indemnización o no indemnización por lucro cesante y ante tal situación lo más lógico y justo es que este estado de cosas se gobierne conforme a las reglas del Código Civil antes señalada en ~~la~~ analogía con el - 182 del Código - que es materia de este estudio.

Y no solo para el caso de pérdida sino también para los de avería o de deterioro total o parcial de las mercaderías ha sido previsorio el Código pues en el artículo 309- se dan reglas precisas para determinar el monto de la reparación que debe el porteador en uno o en otro evento, sujetándola siempre al precio que tuvieron las mercancías averiadas en el lugar y día de la restitución y sin perjuicio de lo dicho antes en lo referente al pago o reconocimiento de la obligación indemnizatoria de perjuicios en lo que atañe al lucro cesante y daño emergente.

Previas las consideraciones expuestas se llega a la conclusión inobjetable de que al hacer responsable a un porteador

de las averías se necesita tener en cuenta varias circunstancias para que se pueda, en justicia, dar aplicación al contenido del artículo antes dicho.- Esas circunstancias son las siguientes:
PRIMERA:- Que las averías no sean producidas por culpa del cargador;

Entonces SEGUNDA:- Que las mercaderías no hayan sido mal embaladas;

da en TERCERA:- Que se deba a vicio propio de la cosa;

CUARTA :- Que el consignatario no haya tenido culpa, y en fin - que ésta (la culpa) sea imputable únicamente al porteador .

En cuanto a lo dicho en el numeral 20.- especialmente, y en los otros numerales, es preciso analizar muchas modalidades y circunstancias que varían el aspecto jurídico de la cuestión.

Supongamos, por ejemplo, que el cargador presenta sus mercancías bien acondicionadas para un viaje que normalmente dura -viente días. Puede que el porteador por una demora a él imputable no las despache a tiempo o las demore en el viaje más de lo acostumbrado, Viene a quedar responsable, siempre que pudiendo mejorar las precauciones, no lo hiciere.

ARTICULO 310.-- "Pasadas 24 horas de la restitución de las mercaderías, el porteador puede cobrar el porte convenido y los gastos que hubiere hecho en favor de ellas. No obteniendo el pago, podrá solicitar el depósito y la venta en martillo de las - que considere suficientes para cubrir su crédito.

A pesar de la claridad de éste artículo-, consideramos que el derecho que reconoce a favor del porteador es un derecho - que por la falta de reglamentación especial viene a ser de e -

-efectos nulos y no se compagina con la índole del comercio que debe, como lo hemos dicho, ser de rapidez y seguridad en las operaciones.- Supongamos, por ejemplo, que Pedro- (cargador o consignatario), obligado, no pague el porte a Juan- (porteador) dentro del tiempo señalado en el primer inciso del artículo transcrito. Entonces se verá en el caso de hacer uso de la garantía consagrada en el inciso 2o. ?.- Cuál será el procedimiento que debe seguir y las condiciones que debe llenar para hacer efectivo su derecho?.- Juan- se concibe de los términos del artículo citado- ha entregado las mercaderías a Pedro en el plazo y lugar convenidos y a falta de pago del flete desea llevar a un martillo una parte de ellas, para que al venderse se le cubra el valor que se le debe. Como esas mercaderías ya están en poder de Pedro, necesita valerse de una autoridad para que le reconozca y le haga efectivo lo que reclama.- El código no ha dicho en que forma procede el Juez para la efectividad del derecho de Juan, de manera que el procedimiento será largo y dispendioso. Con todo el legislador en previsión de esta anomalía y para reparar el daño que podría causarse a un porteador que en el caso determinado y cuando tuviere fundadas sospechas de encontrarse frente a un consignatario o dueño de las mercaderías, de quien desconfía, dió vida jurídica al artículo 8.- de la ley 73- de 1.935, que vino a sustituir el artículo 311 del Código de Comercio.- En tal situación, pues, el porteador bien puede hacer uso de la garantía de seguridad que le ofrece tal disposición que se traduce en el goce " del derecho de retención sobre los efectos que conduce hasta que le sean pagados el porte y los gastos que hubiere sufrido," - haciéndose extensivo tal derecho en favor de

20).-- Falta de personalidad en el porteador;
todos los portadores que en una u otra forma hubieren intervenido en la conducción de los efectos. Sobre decir que en presencia de esta Norma Legal, no habrá consignatario o cargador que voluntariamente quiera soportar un perjuicio en contra de su propia economía por no pagar en el menor tiempo posible el porte correspondiente y disponer de lo que a él le pertenece. Consideramos muy sabia, prudente y efectiva esta medida, que, fuera de garantizar los derechos de una de las partes, da mejor solidez al contrato de transportes y evita un sin número de complicadas y largas controversias en perjuicio general de las actividades comerciales.

Volviendo a la disposición primeramente anotada o sea la del artículo - 310- y tomándola en su propio conjunto, no sería por demás hacer resaltar que nuestra legislación debería de tener un procedimiento rápido, sumario o verbal para hacer efectivo el derecho del porteador, correlativo de la obligación que señala el artículo 315- al consignatario. En la forma rápida como hemos expuesto lo reconoce en Cuba el Código del Comercio. Y reconoce, además, que la Carta de Porte presta mérito ejecutivo sin tener que llenar el porteador por su parte mayores requisitos. Se da en dicha legislación una merecida preferencia al porteador para hacerse pagar, ya que solo el consignatario puede proponer dentro de tres días los motivos siguientes que le eximen de hacer el pago, o mejor dicho de que el porteador deje de ser acreedor privilegiado para convertirse en un acreedor ordinario :
10).-- Falsedad del título;

- 2o).-- Falta de personalidad en el porteador;
 3o).-- Pago; y
 4o). -- Transacción o compromiso-
 accidente o por hecho voluntario del transportador renuente.

Entre nosotros no presta mérito ejecutivo La Carta de porte e ignoramos que requisitos debe llenar el porteador para hacer efectivo el derecho que consagra el inciso 2o. del artículo 310, cuando ya, como se ha dicho, las mercaderías han pasado a las manos del consignatario.

Después, la obligación de solicitar a la Dirección de transportes y tarifas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas la licencia respectiva sin la cual no

 pueden ejercerse A P I T U L O O C T A V O. de esta clase. Dicha

Dirección, de acuerdo con este precepto legal, es llamada a aprobar las tarifas, itinerarios, honorarios y reglamentos de las empresas públicas de transportes y de los consignatarios.

 del mismo ramo; concede permisos para el establecimiento de

El artículo 318- del Código de Comercio dice que las disposiciones del título que hemos venido estudiando son aplicables a los empresarios públicos; estando además sujetos a los reglamentos que dicten para regularizar el ejercicio de la industria y las relaciones que existen entre el Gobierno y los particulares. y evitar a éstos los accidentes.

De lo dicho se desprende que las disposiciones inherentes a los empresarios particulares, son aplicables a los empresarios públicos de transportes, en virtud de lo dispuesto en el artículo antes señalado. Resta no más saber qué condiciones o mejor dicho requisitos son exigibles para la constitución de ésta - clase de empresas; luego veremos qué personas pueden ejercer la acción indemnizatoria por cumplimiento del contrato, y cuentas

clases de acciones pueden intentar para la efectividad de sus derechos, cuando el transporte no llegue a realizarse, sea por accidente o por hecho voluntario del transportador renuente.

Conforme a lo primero, el Legislador por medio del Decreto Nr. 2.313 de 1.943 impone como requisito esencial en la formación y consiguiente funcionamiento de las empresas públicas de transportes, la obligación de solicitar a la Dirección de transportes y tarifas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas la licencia respectiva sin la cual no pueden ejercer actividades comerciales de ésta clase. Dicha Dirección, de acuerdo con este precepto legal, es llamada a aprobar las tarifas, itinerarios, horarios y reglamentos de las empresas públicas de transportes y de los comisionistas del mismo Ramo; concede permisos para el establecimiento de algunas líneas intermunicipales e interdepartamentales de transporte, y supervigila el comercio, la distribución y los precios en todo el territorio de la República de vehículos automotores, llantas, neumáticos, etc. etc.- Y la resolución Nr. 120 de 1.945, detalla las formalidades de procedimiento que deben llenar las solicitudes de licencia para el establecimiento de cualquier servicio público de transportes en carreteras nacionales.- De suerte que precisa tener muy en cuenta estas normas legales, las cuales fuera de reglamentar como se merece tan importante industria, sienta verdaderas y eficaces garantías en favor de los particulares que a diario necesitan de esos servicios como depositarios de su confianza.

En cuanto a lo segundo o sea lo referente a las personas que pueden intentar la acción indemnizatoria de perjuicios, por incumplimiento del contrato debido a acto voluntario del transportador, es lógico suponer que es al propio contratante perjudicado a quien le corresponde intentar la acción correspondiente a obtener la efectividad de sus derechos, sin necesidad, como se ha dicho ya, de allegar prueba alguna sobre la culpabilidad del porteador. Es a éste, para exonerarse de responsabilidad a quien toca demostrar que el accidente se debió a caso fortuito, o a intervención de un tercero, o a culpa del pasajero. Esta solución coincide con las regulaciones de nuestro Derecho Positivo pues las disposiciones del C. Civil, como las del Código de Comercio autorizan muy claramente la consagración de tal doctrina. Así el artículo 2.072 del C. Civil, impone al transportador responsabilidad de la cual solo se exonera por fuerza mayor o caso fortuito; y el artículo 2.073 del mismo Código lo hace responsable de la fuerza mayor o caso fortuito cuando lo pudo evitar con mediana prudencia, y estas dos disposiciones están íntimamente ligadas con lo preceptuado por el artículo 306 del Código de Comercio, ^{ya} ~~que~~ tuvimos ocasión de analizarlo ampliamente en el capítulo que precede.

Más, cuando se trata de transporte de personas, en caso de incumplimiento del contrato por parte del porteador, debido a accidente en el cual pereció el pasajero que intervino en el contrato de transporte el sucesor del perecido puede ejercitar la acción por responsabilidad contractual, o si se quiere le es da-

-ble ejercitar la acción por responsabilidad extra-contractual invocando, en este caso el daño sufrido personalmente. En el primer supuesto tendrá que acreditar su condición de heredero ab-intestato o testamentario.- Le bastará demostrar la existencia del contrato de transporte y el monto de los perjuicios irrogados a su causante; y el demandado para exonerarse de responsabilidad, deberá probar su inculpabilidad, sin que le valga eso sí, invocar las cláusulas de irresponsabilidad escritas en la Carta de Porte, a las cuales adhirió el pasajero víctima, porque tales cláusulas, cuando el transporte de personas se trata se tiene como no escritas, porque son contrarias al orden público. En cambio, en el segundo de los casos propuestos, cuando la acción que ejercita es por responsabilidad extra-contractual, el daño que se le ha irrogado no es por violación de una obligación convencional. En este evento fundará su demanda en la presunción de culpa consagrada por el inciso 10.- del artículo 2.356- del C. Civil; deberá probar los perjuicios morales y materiales sufridos personalmente y la relación de causalidad entre la culpa y el daño. No necesitará acreditar su condición de heredero menos el daño irrogado a su causante porque la indemnización en este caso no es un bien esencial que se deriva de la muerte de la persona que sufrió el accidente; aquella indemnización le llega directamente en razón del perjuicio moral o físico que vino a menoscabar su situación estrictamente personal por la falta irreparable de quien fué el amparo y protector de su existencia.- Padre, esposo, hijo, hermano, por ejem.

La jurisprudencia y la doctrina aceptan la posibilidad de

que el heredero de quien falleció en un accidente ocurrido en la ejecución de un contrato de transporte, ejercite cualesquiera de las dos acciones: - La indemnizatoria por incumplimiento de las obligaciones nacidas del contrato, emanada de éste colocándose en lugar y posición del contratante muerto, a cuyo patrimonio, había ingresado, y demandado como sucesor y para la sucesión de la víctima, las reparaciones a que haya lugar dentro de los límites del contrato o a la culpa indemnizatoria por culpa aquiliana, colocándose por fuera del contrato con desvinculación de toda relación jurídica pre-existente demandado directamente y en propio interés la reparación del daño personal causado por el siniestro. Y el mismo hecho puede dar lugar a las dos acciones según sea el carácter y posición con que se presente la víctima en la acción indemnizatoria, y desde luego con las consecuencias diferentes que cada caso comporta en lo concerniente a la extensión y las pretensiones del autor y la manera de establecerlas en juicio. Lo que sería improcedente es la acumulación de estas dos acciones diferenciadas de responsabilidad, porque de ese modo se llegaría a una injusta y anti-jurídica dualidad en la reparación de los perjuicios.

CAPITULO NOVENO. COMODIDAD A LOS PASAJEROS.

Los empresarios públicos de transportes, a diferencia de los empresarios particulares, con sujeción a los impuestos por la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas, de que antes se habló, tienen sus vías y horas fijos de salida y de llegada porque es de

la naturaleza de estas empresas que tengan una reglamentación precisa.

El contrato verificado entre los empresarios públicos y los particulares se prueba con los billetes de asiento o de aposenta miento.-

Los empresarios están en la obligación de proporcionar a los pasajeros las garantías de seguridad e higiene, no permitiendo que entren personas ebrias que perturben la tranquilidad de los pasajeros, ni personas enfermas que incomoden a quienes les acompañan, bien sea o no contagiosa la enfermedad.- En las empresas ferroviarias de algunos países y creemos que también en algunas del nuestro, se acostumbra a tener vagones especiales para los locos y para quienes padecen otra clase de enfermedades.- Sería muy de desear que esta costumbre se extendiera a todas las empresas públicas de transportes, dándole una reglamentación legal muy estricta debiéndose reprimir con fuertes sanciones a quienes contravinieren.

Entre nosotros, y para ser más explícito en nuestro Departamento de "arriño son letra muerta las escasas disposiciones que el Gobierno Nacional o los encargados de velar por esta parte de la Administración General han dictado para reglamentar este Ramo de la Industria Humana, que, si bien se muestre aun incipiente, con todo, justo es reconocer que ha adquirido mucha importancia en la época actual debido al progresivo desarrollo de las transacciones comerciales en sus variadas especies.

El Comerciante, el agricultor, el ganadero, el profesional, el turista y en fin, un gran porcentaje de ciudadanos constantemente necesitan trasladarse de un lugar a otro con la rapidez que

requiere el ejercicio de sus actividades respectivas, y para la eventual efectividad de sus negocios, necesariamente quienes no disponen de sobrados recursos o no son dueños de un coche particular, se ven obligados a contratar los servicios de dos o tres mal llamadas empresas públicas de transportes que apenas disponen de auto-buses desvencijados que no ofrecen la menor garantía de seguridad y menos de una relativa comodidad. El pasajero que obligado viaja en estas condiciones, compra su tiquete numerado, más cuando llega a tomar el asiento que le corresponde, lo encuentra ya ocupado por otro que se le adelantó. Si reclama ninguna atención se le presta y pacientemente tiene que buscar, para acomodarse como pueda, cualquier lugar si es que lo encuentra. La hora fija de salida y que, como simple formulismo se la publica o se la escribe en el tiquete, en muy raras ocasiones se la cumple, y si por desgracia que con frecuencia ocurre el desafortunado vehículo se descompone o sufre grave avería en el curso del viaje, el infeliz pasajero allí se queda a la vera del camino si es que no le acompaña la suerte de que otro vehículo, en las mismas condiciones lo lleve a su destino, bien entendido previo el consiguiente desembolso, aun cuando el carro auxiliar pertenezca a la misma Empresa del accidentado. Es decir que el pasajero ha pagado doble, sin que tenga derecho a protestar ni reclamar.

Como hemos dicho, este fenómeno es de frecuente ocurrencia entre nosotros y esto sin contar el sin número de graves accidentes que a diario se suceden con pérdida de muchas vidas que redundan en perjuicio de enormes proporciones para el conglomerado social. Por esto se ha estimado siempre las ventajas e importancia superior de los ferrocarriles sobre el transporte en -

carreteras o líneas aéreas que no prestan las mismas garantías de seguridad. Cuantas veces se ha clamado porque el Gobierno Central cristalice el fervoroso deseo de esta Sección de la Patria con la construcción de aquellas vías de locomoción, pero todas esas justas peticiones jamás han sido ni serán atendidas y tenemos que conformarnos apenas con acariciar una bella ilusión, una remota esperanza que no pasa de las lindes de la utopía.

Ignorando, como ignoramos por ahora, los datos estadísticos al respecto y hablando sólo por lo que hemos visto y hemos oído comentar, se puede concluir que trae más peligro para la vida de los asociados el tráfico que se hace por los aparatos auto-motores que el que se hace por las vías férreas ya sea en ferrocarriles, auto-ferros etc. - El clamor del público y de la prensa sobre las desgracias que ocurren con más frecuencia en aquellos que en éstos, demuestran nuestra aseveración. Será causa de ello la inexperiencia, temeridad o imprevisión de quienes los manejan o la falta de reglamentación. - De todo habrá ; pero es lo cierto que en otros países, de años atrás se viene estudiando este fenómeno y se ha llegado a la conclusión de que existe más peligro en los unos - que en los otros, ya especificados.

Con lo expuesto no intentemos decir que las carreteras son perjudiciales, ni que ellas no sean necesarias, lo que hemos dicho y sostenido es que son más peligrosos los aparatos que de ellas se sirven y pensamos que de dos medios de trans -

porte es preferible el que más seguridad presente. Una menor rapidez de pocas horas y un costo más de pocos pesos, aceptándolos en gracia de discusión, son preferibles a estar más expuestos a un fracaso quizá irreparable. Bien se sabe que de dos cosas, de las cuales la una es de mayor ocurrencia que otra, hay en contra de aquella una presunción de que se repite.

CAPITULO DECIMO.

TARIFAS.-

Para que el transporte llene todos los caracteres que le son propios, es preciso que estudiemos, aún cuando sea somera mente, lo relativo a las tarifas, pues si podemos decirlo, esta circunstancia es de la esencia del contrato.

Conceptuamos que tarifa, generalmente hablando, es el valor que debe pagar la persona que hace conducir mercaderías de un lugar a otro, ya sea dentro del país, ya fuera de él.

Como antes lo vimos, se obtiene en ciertas partes con el menor esfuerzo el mayor resultado en determinada riqueza, ya porque la actividad individual es desplegada en algunos territorios al desarrollo de industrias especiales, y por consiguiente la producción está en razón directa del esfuerzo aplicado; ora por tradición o por la diferencia de clima y por la posición topográfica de los países o de los distintos lugares de

un mismo países; o porque la naturaleza sea más pródiga en ciertas partes para determinados elementos y, en fin, por muchas causas que superfluo sería enumerar.

De la variación indicada y de la diversidad de tendencias en los conglomerados sociales y siendo, por otra parte, las necesidades humanas de manera general unas mismas, se hace de éste imprescindible el cambio de los productos para formar el equilibrio que el hombre necesita de acuerdo con las exigencias de su naturaleza. Para encontrar este equilibrio hasta donde ellas lo permiten, viene el cambio de producción o frutos de diversas regiones, cambio que se hace, como es lógico, por medio de la conducción y mediante ciertas reglas, de las cuales se desprenden las que se denominan tarifas.- Las tarifas tienen íntima relación con el desenvolvimiento y riqueza públicas, pues ejerce una influencia considerable sobre las diversas industrias, por la facilidad de su acercamiento como por la extensión de sus mercados.- Ninguna industria mejor que la de transporte, en la cual hacen parte las tarifas, como elementos poderosos de la prosperidad de un país.

DIVISION DE LAS TARIFAS.

Las tarifas se dividen en internacionales, de importación de exportación y de tránsito.

Tarifa de importación:- son las que se aplican a las mercaderías que del extranjero se destinan a un lugar cualquiera del territorio.

Tarifas de exportación :- son las que, con el fin de permitir la salida de mercaderías del país, se aplican de un lugar cualquiera del territorio a las que se envían al extranjero.

Tarifas de tránsito :- son las que se aplican dentro del territorio de un mismo país.

Las tarifas internacionales son las que fijan distintos países y que deben ser aplicadas en el intercambio comercial que se hace preciso para satisfacer las necesidades que tienen los países de exportar lo que les sobra y de importar lo que les hace falta. Esta regla es también la causa de las tarifas de tránsito porque en un mismo país se nota también la diferencia de producción en relación con el consumo.

Las tarifas están sometidas a ciertas reglas dentro de las cuales están la aprobación y la publicidad. Es decir, el Gobierno no tiene el derecho de revisarlas y aprobarlas y los encargados del transporte de dar a la publicidad las reglas a las cuales debe estar sometido el público.

Por otra parte a primera vista que el Gobierno no tenga el derecho de intervenir en la explotación de una industria particular, como es la de transporte, ya que el Estado no puede monopolizarla. Por tanto es preciso hacer unas breves consideraciones que nos demuestran la causa del derecho invocado y por consiguiente del deber correlativo.

Supongamos que se forma una Compañía para construir una carretera por contrato con la Nación, la cual debe cruzar una considerable extensión del territorio. Seguramente en el trayecto que se desea surcar se encontrará con predios que corresponden a distintos dueños, y de éstos habrá unos que ceden gratuitamente la faja, otros que la venden y otros que no hacen ni esto último. Entonces lo primero que hace esa sociedad particular es ocurrir a la Nación entera, representada por el Poder Legislativo, a pedirle que declare esa vía de interés público para poder así tener ciertas ventajas, entre ellas, la venta forzada por medio de la expropiación, y también, como es natural, que se le subvencione. Tenemos en cuanto a la primera ventaja que un interés particular, el del propietario, ha tenido que ceder a otro interés particular, el de la compañía, por medio de un interés público ya considerado y decretado. De esto resulta que si un interés particular se ha convertido en un interés público y convertido en éste, tiene el representante del público derecho a velar por sus intereses.

No menos poderosa es la razón que hay para que el Gobierno intervenga, ya que las arcas Nacionales da el dinero por concepto de subvención, y este dinero corresponde al público que de manera directa o indirecta contribuye a la formación del Erario. De suerte que si el público ha contribuido a la construcción de una obra tiene derecho también a que se le vigile para que, con esa obra, no se lesionen sus derechos en favor de unos pocos.

El material que se introduce para obras de esta naturaleza no paga-, o paga reducidos derechos de aduana y muchas veces se transporta en iguales condiciones por las obras nacionales. Prueba de ello el artículo 70.- de la ley 98 de 1.927 que dice: " " Los beneficiados con la exención de fletes en el Ferrocarril del Pacífico, decretado por ley especial, o por concesión del Gobierno, conforme a las disposiciones legales vigentes, estarán obligados a pagar anticipadamente, el valor de los gastos correspondientes a las operaciones de cargue y descargue de los elementos por los cuales se ha otorgado la concesión del flete libre".- No citamos casos particulares en relación con lo que hemos expuesto, por no hacernos demasiado extensos.

Estas y otras garantías de superflua enumeración que el público, por medio de sus representantes, le da a una sociedad particular, no puede, dentro de las reglas de la equidad y la justicia, servir de arma más tarde para explotar en favor de unos pocos y en perjuicio de muchos, una empresa que, buscada su causa, es pública.-

Se dan privilegios a esas compañías para la explotación, privilegios que concede el público y que se pueden referir al beneficio exclusivo por determinado número de años o a la garantía de no construir o dejar construir una vía paralela o que en una u otra forma vaya a perjudicarles. Otras veces esa comunicación se hace por tierras baldías que pertenecen a la Nación y a las cuales tiene derecho el público.

El monopolio crea el peligro y a las compañías no se les puede dejar que a su capricho y en su propio interés manejen los intereses del público. La autoridad administrativa debe estar autorizada por una Ley para vigilar hasta en los detalles más insignificantes que se relacionen con el transporte porque los comerciantes o particulares, industriales o propietarios débiles y poderosos tienen derechos iguales que la autoridad, como ya lo dijimos, debe cuidar.

Creando lo expuesto suficientemente para demostrar el derecho que tiene el Gobierno para intervenir en la revisión de las tarifas, con el fin de que estas no sean gravosas, conviene hacer notar otras circunstancias en este complejo problema.

Se creará que la intervención del Gobierno se reduce a fijar un máximo y que éste una vez acordado ha cesado su misión y los empresarios dentro de ese máximo pueden variar a su antojo el valor de las tarifas sin posterior aprobación. Pero ocurre que no es así y en toda variación, es decir, tanto para subirlas como para bajarlas, se tiene que contar con la aquiescencia de la autoridad y llenar ciertos requisitos, como lo son los de la publicidad y los del tiempo.

Se trata de bajar las tarifas que aparentemente benefician al público, pero si se estudia a fondo esta mutación bajo distintas proyecciones, se saca la conclusión de que esos cambios momentáneos pueden ir a perjudicar el comercio y a traer la ruina de algunos comerciantes que necesitan seguri-

-ridad y estabilidad, por lo menos relativas, en sus transacciones.- El comercio importa una mercancía cualquiera, teniendo en cuenta el costo del transporte, y de la noche a la mañana las compañías transportadoras se asocian y bajan las tarifas con el fin de hacer un importe en mayor escala que les permite dar a menor precio y perjudicar gravemente a otros que tienen derecho a que se les proteja los intereses ya creados y sobre todo la seguridad que es de la esencia del comercio, se desquisiarían en sus bases.- Esta garantía de revisión y los perjuicios que por la falta de ella se pueden sobrevenir perjudica tanto al comercio de importación como al de exportación.-

Ya que hablamos de esto es oportuno y quizá de conveniencia decir que entre nosotros rigen los siguientes principios establecidos por la Ley 53 de 1.918.-

"ARTICULO PRIMERO:-- Las tarifas y reglamentos de las empresas públicas de conducciones deben ser sometidas a la aprobación del Gobierno, y no podrán regir sin ella. La aprobación tiene por objeto impedir que aun aquellas empresas que por contrato u otro título cualquiera puedan fijar libremente sus tarifas, excedan los límites de la equidad y conveniencia pública. En cuanto a las tarifas que hayan sido pactadas con el Gobierno, se estará a lo dispuesto en el respectivo contrato".

de 1.907. "ARTICULO CUARTO:-- Es prohibido a las empresas públicas de transporte hacer a un cliente de mejor condición que a otros por medio de rebajas, retornos y otros favores especiales o ventajas relativas al transporte de la carga, ya sean tales concesiones directas o indirectas, mediatas o inmediatas, públicas o privadas, y cualquiera que sea el motivo, razón, consideración o pretexto en que se trate de fundarlas".-

El Artículo 50.-, autoriza al Gobierno para imponer a los contraventores multas de doscientos (\$ 200,00) a mil pesos (\$ 1.000,00), por la primera infracción y en caso de reincidencia suspender el derecho. Reglas importantes continúa dando la misma ley, y otras semejantes que se refieren a la inspección técnica de las empresas públicas de conducciones y transportes dió la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa por medio de la ley 4a. de 1.907.-

Las tarifas deben ser unas mismas para todos y no debe haber diferencia de ninguna clase porque tiene fuerza a la cual todos deben estar sometidos.

Esta regla general tiene sus excepciones para el comercio en grande escala y para cierta clase de mercancías; pero siempre con la aprobación del Gobierno y teniendo en cuenta la igualdad para quienes se encuentren en las mismas condiciones. "En respecto tenemos algunos artículos de la Ley 52 -

de 1.919 que nos permitimos transcribir para el conocimiento más claro de la Ley imperante".

"Artículo 30.--- Los contratos privados que con sus clientes celebran las empresas de transportes con el fin de concederles a aquellos descuentos o rebajas sobre la tarifa aprobada por el Gobierno, carecerán de validez legal. Cuanto a los contratos de este género que se hallaban vigentes a la expedición de la Ley 53 de 1.918, no podrán ser prorrogados en ningún caso".

El artículo 40. de la Ley antedicha autorizaba rebajas y descuentos que las empresas de transportes solían hacer a ciertos conductores, siempre que se llenaran determinadas condiciones en las tarifas y en los reglamentos; pero el artículo 70. de la Ley 40. de 1.920 derogó el artículo de que hablamos. De manera que hoy no existen preferencias de ninguna clase ni por ningún motivo.

Hemos venido hablando de las tarifas y no está de por demás que veamos como se formaron entre nosotros. La Ley 98 de 1.927 sobre Tarifas Férreas y Fluviales creó una Junta que tiene las siguientes atribuciones:

Artículo 10.--- Créase la Comisión de Tarifas Ferroviarias y Fluviales, compuesta del Ministro de Obras Públicas y de tres expertos, entre los cuales debe haber uno técnico extranjero.

De la Junta hará parte, con voz y voto, el Ministro de Hacienda. La Junta tendrá como Secretario al Director General de Ferrocarriles, y sus funciones serán las siguientes:

- a).-- Hacer un estudio completo de todas las tarifas de pasajes y fletes de los ferrocarriles existentes en el país, tanto de la Nación, como de las entidades públicas y privadas;
- b).-- Formular un proyecto de tarifas para los ferrocarriles nacionales con el criterio de que en la explotación de esas vías debe preferirse la necesidad de desarrollo económico del país, a las conveniencias fiscales;
- c).-- Gestionar con las entidades públicas y privadas que explotan ferrocarriles, la formación de las tarifas de éstos, con el fin de que consulten el desarrollo económico del país;
- d).-- Dar concepto al Gobierno sobre las tarifas que las entidades públicas y privadas deben someter a la aprobación del Gobierno, de acuerdo con la ley, y
- e).-- Aprobar o improbar las tarifas que presenten para su aprobación de acuerdo con las existentes sobre la materia, las compañías de transportes fluviales.

Artículo 20.-- Para la formación de las tarifas la Comisión tendrá tan sólo en cuenta las conveniencias económicas del país, consultando, además, los factores técnicos del problema.

Artículo 30.-- En las clases más favorecidas de la tarifa se incluirán los víveres, abonos, maquinaria agrícola, productos de empresas industriales nacionales, combustibles, cemento y demás materiales de construcción."

El artículo 40. de esta ley fué modificado por el Art. 10. de la Ley 42 de 1.939, en lo relacionado al tiempo en que prin-

comienzan a regir las tarifas después de haber recibido su aprobación por el Gobierno, y en cuanto consagra algunas excepciones, en determinados casos, respecto al período en que comienza su vigencia.- Al efecto el artículo mencionado dice :
"Las tarifas férreas y fluviales, las de las empresas de transportes terrestres y las modificaciones que se les introduzcan, entrarán a regir un mes después de publicada en el DIARIO OFICIAL la providencia por medio de la cual sean aprobadas por el Gobierno".

"PARÁGRAFO. 1o.-- Se exceptúan de esta disposición las tarifas a cargo del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, que, previo el concepto del Consejo Nacional de Vías de Comunicación, apruebe el Gobierno, y aquellas que con el propósito de proteger la agricultura y las demás industrias nacionales o para solucionar situaciones de emergencia, adopte el Gobierno de acuerdo con la Comisión de Tarifas Ferroviarias y Fluviales. Las tarifas a que se refiere este Parágrafo y sus modificaciones entrarán a regir en la fecha que determine el Gobierno".-

Del espíritu de esta disposición se concluye que aquellos plazos que se imponen como regla general tienen sus excepciones y es en lo relativo a las tarifas de tránsito, de exportación y a la de los cereales. En cuanto a estas excepciones se autoriza en Francia por medio de una ley que el Gobierno las pueda rebajar sin cumplir plazo.

Ya sabemos qué son tarifas de tránsito y en vista de ese

conocimiento podemos deducir que esa autorización es justa porque en ocasiones se necesita urgentemente transportar, por una u otra causa, artículos de primera necesidad de un extremo a otro de un país porque abundan en una región y faltan en otra. Se justifica también porque si esto no se hiciera se verían los Departamentos vecinos u otra Nación obligados a importar esos artículos, lo que no es conveniente para la riqueza del país, ya que así, y por medio del contrabando, se saldría el dinero en cambio de productos que se los encuentra dentro del mismo país.

Tenemos también que las tarifas, entre sus muchas especificaciones, se pueden dividir en generales y especiales. Son aquellas las que se aplican a todos los cargadores sin más condiciones que las expresadas en la Ley o en el reglamento, y en estas varían en razón del sentido como se hace el recorrido.

Las tarifas diferenciales en razón de la distancia son las que partiendo de una base van decreciendo a medida que aumenta la distancia por recorrer y en vista de la calidad y cantidad de lo que es materia del transporte.

Tarifas diferenciales por razón del sentido en el cual se efectúa el transporte, son por ejemplo, distinto el valor para el transporte de Pasto a Cali que de esta ciudad a la de Pasto.

También existen tarifas diferenciales por concepto del

-peso, del volumen y del valor intrínseco de la cosa. Al respecto entre nosotros, la Ley 98 arriba citada, en sus artículos 50. y 60. dice:

"Artículo 50.-- La Comisión tendrá en cuenta para la fijación de tarifas el costo del capital y el costo de explotación y sostenimiento en la vía, para establecer la necesaria diferencia en cuanto a tarifas en los trayectos de ferrocarril de montaña y los trayectos planos. También tendrá en cuenta en la elaboración de las tarifas la diferencia que debe existir en ellas cuando el recorrido sea corto o a larga distancia, y cuando los vagones sean ocupados total o parcialmente, con un mismo artículo o producto, correspondiente a la misma clase de tarifas.

"Artículo 60.-- El aforo de los tractores, coches, automóviles, camiones y en general de los vehículos de ruedas, se hará al peso, y en ningún caso al volumen. Asimismo, en la nueva tarifa se suprimirá el recargo del veinticinco por ciento (25%) que hoy existe en la tarifa vigente del ferrocarril del Pacífico".--

que vale la visión del hombre, cuando con toda su voluntad puesta al servicio de un noble ideal, obra sólo en función de Patria.

Las empresas de transportes, bien sean por vías férreas fluviales o marítimas deben pertenecer al Estado por motivos que nadie ignora.-- Afortunadamente en Colombia, la casi totalidad de empresas ferroviarias pertenecen a la Nación, y en cuanto a las otras, tenemos el ejemplo más digno de orgullo en esta materia, "La Flota Mercante Gran Colombiana", la cual pertenece al Estado y al Gobierno de la

hermana República del Ecuador, cuyas brillantes proyecciones americanistas y de cooperación económica, son el resultado de una exacta e inteligente organización dirigida a la consecución del mejor de los éxitos para el prestigio de Colombia.

Esta poderosa empresa Nacional fué fundada en 1.945 y en el corto tiempo de doce (12) años de servicio opera actualmente con cerca de cuarenta buques, de gran calado, modernos y rápidos. Cubre diez (10) líneas con una extensión de 87.495 millas marinas que enlazan las Américas y Europa. Ha transportado más de doce (12) millones quinientas (500.000) mil toneladas con un flete bruto de doscientos ochenta y seis (286.000.000) de dólares.- Los activos actuales de la Compañía valen más de doscientos cuarenta y dos millones (242.000.000) de pesos colombianos. Es una de las navieras más prestigiosas del Continente que sirven a treinta y dos (32) países y toca en noventa (90) puertos del Antiguo y Nuevo Mundo. Y ha defendido los fletes nacionales más económicos. Esto nos da una idea muy alta de lo que vale la visión del hombre, cuando con toda su voluntad puesta al servicio de un noble ideal, obra sólo en función de Patria.

Pero ocurre en países, que, por una u otra causa, han dejado esta rama del comercio en manos de compañías particulares, y que en poco tienen los intereses generales, pueden con ello causar graves perjuicios al público.

Supongamos por ejemplo: que en vista de las tarifas fijadas por la Comisión de Tarifas Ferroviarias y Fluviales o aprobadas por el Gobierno de que antes se habló, no convenga a los intereses de éstas (de la empresa), resuelvan hacer un paro general, con grave detrimento de los intereses en cuyo favor están creadas. (p. 1,300,00) hasta

que el vehículo o vehículos sean devueltos al servicio, o -
Para el caso de estas empresas que en escaso número -
funcionan en Colombia y en vista de esta grave situación -
que se ha presentado y que de nuevo se puede presentar, vi-
no nuestro Legislador a dictar la Ley 4a. de 1.920, cuyos -
artículos con excepción del 2o. que fué declarado inexequi-
ble mediante Acuerdo número 3o.- de 24 de abril de 1.922,-
transcribimos en seguida:

"Artículo 1o.-- Desde la vigencia de la presente Ley -
que regirá desde su sanción, el gobierno queda autorizado -
para fijar en todas las Empresas públicas de ferrocarril -
les el número de locomotras carros y demás elementos de -
transporte que dichas empresas deben tener en servicio, se -
gún la intensidad del tráfico y la extensión de la vía, --
y para establecer las sanciones en que hayan de incurrir -
tales empresas cuando no cumplan las disposiciones ejecu -
tivas sobre el particular".

"Artículo 3o.-- Las empresas públicas de transportes -
están obligadas a mantener en servicio activo todos los ve-
hículos de que deban estar provistas según sus reglamentos

- y organización ; y en caso de que retiren del tráfico al -
guno o algunos de ellos, sin causa justificativa debidamen-
te comprobada, y por un término que, a juicio del Gobierno,
sea perjudicial para el comercio, el Ministerio respectivo
podrá imponer a la empresa responsable multas sucesivas de
doscientos pesos (\$ 200,00) y mil pesos (\$ 1.000,00) hasta
que el vehículo o vehículos sean devueltos al servicio, o -
suspender el permiso para el uso de la vía por un término -
hasta de un año."-

"Artículo 40.-- Autorízase asimismo al Gobierno para dic-
tar las disposiciones reglamentarias que estime convenientes -
a fin de obtener que las empresas públicas de transportes e-
fectúen éste por turno riguroso entre los distintos interesa-
dos y para imponer las sanciones en que incurran tales empre-
sas en los casos de infracción, sanciones que serán estable -
cidas en el artículo anterior."-

"Artículo 50.-- Las empresas públicas de conducciones -
que transporten carga de su propiedad o que les esté consig-
nada, están obligadas a cumplir respecto de esta carga las -
disposiciones de la Ley y los reglamentos y órdenes del Go-
bierno sobre turnos, como si se tratara de carga pertenecien-
te a otras personas o entidades".-

Como se ve en el lo.- artículo se refiere especial y -

exclusivamente a las empresas públicas de ferrocarriles y es de anotar que fué adoptado con un gran sentido de visión hacia el futuro, ya que es en la época actual cuando puede apreciarse la importancia de aquella disposición que tiene como fin principal el de proveer por el mantenimiento de un servicio permanente y adecuado a la gran demanda que, el incremento del comercio actual, lo requiere, pues es un hecho bien conocido que este sistema de transportes es el más solicitado de todos, en las regiones que han sido favorecidas con tan importantes medios de conducción, ciertamente los más eficaces, seguros y económicos tanto para el transporte de personas como para el traslado de mercancías.

El artículo 30.- de esta ley, se relaciona con las empresas públicas de transportes en general, para sentar normas concretas sobre la obligación que tienen los empresarios públicos de cumplir con todos sus reglamentos aprobados por el Gobierno, a fin de no causar perjuicios al público que no tiene por qué sufrir las consecuencias funestas de una empresa desorientada y sin organización alguna y es lo natural y justo que, cuando a esta difícil situación se llega debido a la incuria y dolosa negligencia por parte de dichos empresarios, paguen las consecuencias con las sanciones penales establecidas en dicho precepto legal.

Las demás disposiciones de esta ley se concretan a autorizar al Gobierno para que dicte medidas a fin de que las

empresas efectúen el transporte por turno riguroso, es decir, dejando al margen toda clase de preferencias en favor de uno o más interesados en perjuicio de otros, que bajo ningún concepto ni en forma alguna pueden ser obligados a perder sus derechos adquiridos solo por el hecho de que determinada persona interesada ofrezca mejor pago para la preferencia de su carga.- Del texto de esta ley se deduce que es estricta en sus disposiciones y que concretamente se extiende en su prohibición aún para el caso que el mismo empresario quiera gozar de esta prelación- cuando del transporte de su propia carga, se trate.-

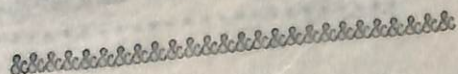
Con lo expuesto damos por terminadas estas mal hilvana das frases y quedaríamos de ellas - satisfechos y nuestra humilde labor sería bien pagada, si supieramos que algún beneficio reportaran para los empresarios y para quienes tengan que entender con las difíciles cuestiones del Derecho, al cual hemos querido aportar nuestro modesto contingente.

- F I N -

o-----o

BIBLIOGRAFIA.

DERECHO COMERCIAL	Cesar Vivante.
TRANSPORTES.....	Louis Josserand.
CODIGO DE COMERCIO COMENTADO.....	Rocco.
CONTRTO. DE TRANSPORTES.....	Alberto Asquini.
DERECHO MERCANTIL.....	Ch. Lyon Caen L. Renault.
CDG. DE COMERCIO TERRESTRE.....	Jorge Ortega Torres.
CODIGO DE COMERCIO FRANCÉS.....	Francisco Blanco Constan.
DERECHO MERCANTIL.....	E. Rodriguez Piñeres.
CODIGO DE COMERCIO.	Corte S. de Justicia.
CODIGO CIVIL.....	
VARIAS LEYES COLOMBIANAS.	
JURISPRUDENCIA.....	



I N D I C E G E N E R A L.

	Pág.
INTRODUCCION.....	1.
<u>CAPITULO SEGUNDO:</u>	
SINTESIS HISTORICA DEL TRANSPORTE.....	3.
LEGISLACION COLOMBIANA.....	4.
<u>CAPITULO TERCERO:</u>	
FORMACION DEL CONTRATO.....	6.
NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO.....	7.
<u>CAPITULO CUARTO:</u>	
ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTES	16
<u>CAPITULO QUINTO:</u>	
PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO	20
<u>CAPITULO SEXTO:</u>	
OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CARGADOR...	22
<u>CAPITULO SEPTIMO:</u>	
OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PORTEADOR..	28
<u>CAPITULO OCTAVO:</u>	
DEL TRANSPORTE AJUSTADO CON LOS EMPRESA- RIOS PUBLICOS.....	47
<u>CAPITULO NOVENO:</u>	
COMODIDAD A LOS PASAJEROS.....	51
<u>CAPITULO DECIMO:</u>	
TARIFAS.....	55.
DIVISION DE LAS TARIFAS.....	56.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

A.N. 16086
T.
346.6 Coral, Ezequiel

C. 67
Ej. 1.
Aspecto jurídico del contrato
sobre transporte.

VENCE

NOMBRE Hector Zamora R.

Nº del Carnet 048

NOMBRE Socorro Santacruz

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

NOMBRE

Nº del Carnet

AN
T
B346.6
C67
Ej. 1.

16086