

Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo  
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)  
<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

## INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

### TEMA: CONTRATO DE TRANSPORTE (PORTEO)

**RESUMEN:** En el siguiente informe investigativo, se realiza un análisis doctrinario, normativo y jurisprudencial, sobre el contrato de transporte, así como la actividad desplegada por los porteadores. En este orden de ideas, es que se hace una aproximación al concepto de auxiliares del comercio, dentro de los cuales se encuentra el porteador, así como una serie de definiciones conceptuales acerca del contrato de transporte, su contenido y la guía de porte. Posteriormente, se incorporan las modalidades en las que puede ser desempeñada la actividad del porteo, ya sea por el servicio de transporte brindado por miembros de la sociedad, o por medio de agentes. Por último, se incorpora el capítulo del Código de Comercio que regula los distintos aspectos del contrato de transporte, así como abundante jurisprudencia que aborda el tema en cuestión desde distintas ópticas.

## Índice de contenido

1. Doctrina.....	3
a. Concepto de Auxiliares del Comerciante.....	3
b. Los Porteadores.....	6
c. Definición y Contenido del Contrato de Transporte.....	7
i. La Guía de Porte.....	8
d. Modalidades de Desempeño de la Actividad del Porteo.....	9
i. Ejercicio del Porteo por Miembros de la Sociedad o Propietario de Marca Comercial.....	9
ii. Explotación del Servicio de Transporte Privado Mediante Agentes.....	11
2. Normativa.....	13
a. Código de Comercio.....	13
3. Jurisprudencia.....	25
a. Análisis sobre el Plazo de Prescripción Aplicable y su Distinción con la Caducidad.....	25
b. Análisis sobre la Responsabilidad del Transportista.....	29
c. Análisis sobre la Responsabilidad Civil y la Indemnización.....	31
d. Concepto de Porteador y Distinción con Comisionista.....	35
e. Deber de Formular Reclamo Directo Contra el Porteador.....	37

f. Pago de Daños y Perjuicios por Rompimiento Unilateral.....	39
g. Reclamo de Porteador por Costo de Flete.....	44
h. Retención del Bien por el Porteador.....	47

**DESARROLLO:**

**1. Doctrina**

**a. Concepto de Auxiliares del Comerciante**

[MORA, Fernando]<sup>1</sup>

“El ejercicio del comercio se desenvuelve en una escala cuantitativa sumamente amplia. Desde el pequeño empresario que no cuenta con más mano de obra que la suya propia; que a su alcance no tiene otro capital que primitivos y exiguos elementos materiales; y que combinando ambos moviliza bienes o servicios de poca monta, cuantitativa o cualitativamente hablando, hasta el gran consorcio empresarial a cuyo servicio laboran no sólo trabajadores individuales, sino empresas globalmente consideradas, de gran envergadura ellas mismas, y cuyo capital es tan dilatado que la cifra que lo representa es incapaz ya de darnos una imagen exacta de lo representado.

En el caso de la empresa incipiente, normalmente el empresario es capaz de realizar por sí solo todo el trabajo que aquella requiere. Sin embargo, conforme se sube en la escala cuantitativa empresarial, las actividades empiezan a arribar a volúmenes que ya no permiten al titular de la empresa el intervenir directamente en todas las operaciones necesarias para el buen y provechoso funcionamiento de aquella, sea por el incremento en la sede original, sea por el incremento a través de sedes secundarias. A este punto el empresario, si quiere mantener un ritmo siempre creciente de actividades o si desea dar buen cumplimiento a sus obligaciones comerciales de clientela, de mercado, debe proveerse de sujetos que le presten sus servicios, de entidades que le faciliten su labor, de elementos que le permitan extender su campo de actividades, o aumentar el volumen, en sede, de ésta. Así, el empresario contrata obreros, se provee de peritos contables, conviene con empresas de transporte, nombra su "alter ego" (gerente, institor) en la sede secundaria, agencia o sucursal, moviliza su dinero efectivo y su crédito, así como los títulos de crédito y anejos de su propiedad a través de un banco determinado; en fin, emplea cajeros, vendedores, agentes, representantes, dependientes y tantos y tantos otros sujetos o entidades que, en una u otra forma concurren con su actividad de modo que la de la empresa se acrecienta en todos los ámbitos; sujetos o entidades estos que, por otra parte, según la región, según el país, según el carácter técnico del campo en el que prestan sus servicios reciben los diversos nombres, no pocas veces contradictorios o técnicamente imprecisos en relación con la efectiva labor que

desempeñan. En el fondo, para determinar la naturaleza de la figura, más hemos de estar a la labor que lleva a cabo que al nombre que en la práctica se le da, como lo ha hecho notar Vivante.

De una parte de estos elementos que usa el empresario para ampliar su actividad se ha ocupado tradicionalmente la doctrina en modo tal que estudiaremos en un futuro trabajo y en no pocos casos se les ha llamado colaboradores, cooperadores, trabajadores o auxiliares. En un principio, indiferenciadamente se ha considerado la cooperación como proyección al externo, como ampliación de la actividad del empresario. Asimismo, al inicio, por la dinámica de la actividad que, con mayor frecuencia y velocidad, impone en la práctica fenómenos jurídicos aún impensados en otros ramos del derecho privado, y por el poco desarrollo de la investigación jurídica mercantil, las figuras de cooperadores se producen mezcladas y dificultan el esclarecimiento de su particular naturaleza. Pero, conforme la especialización –fenómeno por otra parte universal en el proceso de desenvolvimiento de las fuerzas productivas– se acentúa, se van delineando con mayor claridad los diversos tipos de cooperación, lo que facilita su estudio y la constatación de su particular naturaleza jurídica.

Por otra parte, la ciencia jurídica se perfecciona, esquematiza con mayor precisión la naturaleza de los fenómenos jurídicos en general y permite así una más clara caracterización de las diversas formas de cooperación (con respecto a los aspectos de importancia para nuestro tema), estos mismos aspectos de derecho particular –comercial– han proporcionado material a la teoría general del derecho para elaborar, o mejor, estructurar, todo un cuadro sobre la cooperación.

En un primer paso todos los aspectos que, por el origen gremial del derecho comercial, aún se encuentran en Pardessus, por ejemplo, son eliminados. Así, en obras posteriores, se elimina toda consideración de los aprendices, como por ejemplo, puesto que en el caso se trata de una materia esencialmente desvinculada del problema de la cooperación. (En el caso en que el aprendiz desarrolla labor de cooperación, su consideración jurídica esencial podrá ser de dependiente, de agente, etc., pero ya no de aprendiz).

En un segundo paso se elimina todo lo referente a la prestación de trabajo en cuanto relación interna, como contrato de trabajo, porque, para los efectos comerciales la cooperación es relevante precisamente en cuanto es el medio de proyección externa (como desplazamiento, agente, p. ej., o como ampliación de actividades en sede original, mejor servicio al público, etc., dependientes, p. ej.). Por otra parte, toda esta materia laboral, es absorbida

por el Derecho de Trabajo cuando este se concreta en norma legislativa. Sin embargo, la desvinculación en este caso no es total en cuanto la cooperación implica necesariamente –por etimología y por imperativo de la realidad– la consideración de un elemento interno, patrimonio hoy en día de la reglamentación laboral (subordinación, fidelidad, buena fe, obligación de secreto, etc.). "La relación interna –como dice Mossa– la relación de dependencia y de fidelidad para el hombre de empresa, de soberanía y de mando, para el empresario y el jefe, no se debilita en su unión con la (relación) principal y los derechos del personal se afirman espontáneamente en ella, pero siempre bajo la égida del derecho comercial" pero que a su vez, caracteriza un especial orientamiento de la legislación y la doctrina.

En un tercer paso se estructura el estudio doctrinario de modo que se separa el tema de aquellos colaboradores que constituyen el personal dependiente de la empresa (Mossa), o el personal incorporado de la empresa (Rodríguez Rodríguez), (caracterizado, fundamentalmente por el nexo de subordinación con el principal) del tema de los colaboradores no subordinados. En este paso la doctrina no desconoce cierto elemento común a entrambos temas pero, planteando el problema general, pasa inmediatamente a explicar que los colaboradores no subordinados (auxiliares independientes) serán tratados "posteriormente" (normalmente en el campo de los contratos específicos), y esto salvo excepciones. Debemos agregar, empero, que una parte de la doctrina se inclina por considerar el segundo tema como ajeno al problema de los auxiliares, afirmándose, inclusive, que auxiliaridad e independiente son términos antitéticos (Garrigues, Aviles y Pou).

El anterior, a grandes razgos, es el proceso depurativo y de concretización que ha seguido la materia de auxiliares, y cuyos detalles básicos desarrollaremos en una futura publicación.

Por otro lado, la colaboración al empresario ha sufrido depuración en otro sentido, esto es, en el sentido de eliminar del campo figuras por considerar que no son propiamente caracterizadas en modo tal de constituir un auxiliar. El caso más claro es el del transportista que, en los primeros cuerpos legislativos del movimiento codificador del Siglo XIX, aparecía con ubicación en el tema de auxiliares de comercio (hoy en día el Código de Comercio de Costa Rica lo incluye como auxiliar, art. 272, inciso d).

En este estado de la doctrina se hace necesario clarificar la naturaleza del fenómeno de los auxiliares, en primer lugar para poder establecer si son una categoría jurídica o si en vez, no son sino una categoría económica, o si ambos aspectos son relevantes en su naturaleza; asimismo para determinar si todas aquellas figuras que se engloban bajo la denominación de auxiliares pueden

o no considerarse, por su naturaleza, auxiliares de comercio.

Es decir, frente al hecho primeramente expuesto, de que el empresario necesita la colaboración de diversas entidades en el desarrollo y proyección de su labor, entidades que genéricamente podemos llamar colaboradores, se impone la necesidad de precisar técnicamente cuáles, de tantos colaboradores que rodean la actividad otra parte, si se considera el transportista como auxiliar ocasional, de empresa, pueden considerarse en la categoría más restringida de colaboración que se da en llamar "auxiliares". Esta será nuestra próxima tarea que pretende seguir la idea de Vivante en el Prefacio a la 5ª edición de su Tratado, cuando aconseja comenzar la investigación donde otros han terminado, consejo de plena aplicación en esta materia: mucho se ha dicho de los auxiliares como figuras particulares, pero poco de la delimitación de su concepto y de la clarificación de su naturaleza."

#### **b. Los Porteadores**

[MORA, Fernando]<sup>2</sup>

"57.—El Código de Comercio de C. R. de 1853 regulaba la actividad del conductor en los artículos 150 a 180, derogados posteriormente por ley de 26 y 29 de noviembre de 1909, de Transporte.

58.—Hoy, el C. de C. de 1964 incluye de nuevo "los porteadores" como auxiliares. Incluye los porteadores pero regulando, no la actividad de aquellos, sino el contrato de transporte (art. 323).

"Por el contrato de transporte el porteador se obliga a transportar personas, cosas o noticias de un lugar a otro a cambio de un precio". El Código de comercio de 1853 considera conductor, para los aspectos de la ley comercial, únicamente a quien transportaba mercancías. Otras legislaciones, viendo en el ejercicio organizado del transporte como servicio a terceros una actividad mercantil en cuanto empresarial, han regulado la actividad de transporte no sólo de cosas, sino también de personas. El C. de C. de Costa Rica, vigente, va más allá y viendo, sin duda, en primer plano, la actividad desarrollada en empresa, considera mercantil también —y al lado del de cosas y personas— el transporte de noticias.

59.—Pero en toda la actividad de transporte que el Código regula, no se encuentra ninguna intervención, ni jurídica ni económica, en negocio ajeno. No interviene el transportista, en ningún sentido, en la realización de contratos, por ejemplo, de interés para el cargador o para el destinatario.

Toda su actividad es material y al margen de la que hemos

considerado propia del auxiliar en sentido estricto. El artículo 180 del Código de comercio anterior regulaba aspectos de la actividad del expedicionario, o comisionista de transportes, figura que sí constituye un tipo de auxiliar. Hoy, el Código no regula el caso a propósito del transporte por lo que ni por ese lado puede considerarse al transportista como auxiliar."

### **c. Definición y Contenido del Contrato de Transporte**

[MORA ROJAS, Fernando]<sup>3</sup>

"De lo que hasta ahora hemos visto, puede fácilmente derivarse que un elemento indispensable de este contrato es el "traslado de un lugar a otro, de cosas, personas o noticias". Otro elemento de vigor y naturaleza, necesariamente lo viene a ser el precio. He aquí completa la idea de la figura contractual que estudiaremos: traslado, de un lugar a otro y a cambio de un precio, de personas, noticias o cosas. Así lo dice nuestro artículo 323 del Código de Comercio. El proyecto agregaba, como una buena y saludable aclaración, que "se considerará transporte terrestre el que se efectúe por lagunas, ríos y canales".

(...)

El contenido está determinado, esencialmente, por expresión de los objetos a transportar, en referencia a sus condiciones, como por ejemplo, fragilidad, poca duración, peso, volumen, cantidad; lugar a donde debe ser transportado, y en ciertos casos, en donde ha de ser recogido; plazo de entrega, precio. Es imprescindible que se tenga buen cuidado de contratar claramente sobre esos aspectos, a fin de que no surjan conflictos innecesarios, que contienen en ciernes un litigio, siempre molesto y caro.

En cuanto a forma, dice el Código que, por una parte, puede ser verbal o escrito, pudiendo cualquiera de ellas obligar a que sea en la última especie. Por otra parte, caso de ser escrito, el documento probatorio del mismo, en el cual se escribe, se llama carta guía de porte o simplemente carta, de porte y debe contener, ineludiblemente:

- a) Nombres, apellidos, domicilio de remitente, portadores y consignatario;
- b) En caso de no haber destinatario nominativo, circunstancia de ser "al portador";
- c) Lugar de destino y plazo de entrega;
- d) Designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, peso, medida o número, marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;



- e) Precio del transporte con expresión de si está ya pagado total o parcialmente;
- f) Fecha de la guía;
- g) Cualquier otro pacto que acuerden los contratantes; y
- h) Firmas del remitente y del porteador o de sus agentes o sus representantes.

Es conveniente, además, consignar una estimación prudencial del objeto, para efectos ulteriores de indemnización por pérdida o deterioro, a pesar de que el artículo 329 del Código de Comercio, no lo pone."

### **i. La Guía de Porte**

[MORA ROJAS, Fernando]<sup>4</sup>

"Recibe también el nombre de carta de porte o carta-guía de porte. En el léxico común de nuestro comercio, se llama simplemente "guía".

Ya vimos cómo el contrato de transporte puede ser verbal o escrito, y que en el segundo caso, la guía debe contener cierto mínimo de datos: firmas del remitente (cargador, consignante) y del porteador; datos del consignatario (sea la persona a quien van dirigidos los objetos, a su orden), y a circunstancia de ser al porteador; destino, plazo de entrega, datos que permitan identificar los objetos, fecha de la guía, valor del contrato, cualquier otra cláusula.

El plazo de entrega es muy importante fijarlo con claridad, porque a partir de él empieza a correr la prescripción de seis meses. Vencidos estos seis meses, el propietario pierde todo derecho a reclamar por deterioro o pérdida, etc.

En cuanto al valor del contrato, sea el precio del transporte, según el artículo 329 inciso e) del Código de Comercio, el remitente puede pagarlo al suscribir la guía, en su totalidad. Pero se entiende que esto es sin perjuicio de acuerdo de plazo o pago parcial que el remitente haga con el porteador, en cuyo caso así debe expresarse en la guía.

Relacionado con la obligación de consignar cualquier otro pacto en la guía, está el artículo 23 del Código de Comercio que releva a cualquier persona que adquiera la guía o al destinatario de cumplir compromisos entre remitente y porteador, que no hayan sido consignados en la guía.

Todo contrato es ley entre las partes, lo que quiere decir que, todo aquello que se contrata, siempre que no dañe a terceros ni viole la ley, obliga a los contratantes igual que la ley. La guía



viene a ser el mejor medio de prueba del contrato de porte. Luego, lo consignado en la guía es ley entre las partes. Y en caso de suscitarse un conflicto con motivo de la ejecución o consumación de un convenio de porte, ninguna de las partes puede defenderse con afirmaciones contrarias a lo que dice la guía. La única defensa que se admitiría, sería la acusación de ser la guía falsa o estar su contenido viciado de falsedad. Ser falsa la guía significa haberla inventado cuando no la hubo o haberla sustituido, estar la guía viciada de falsedad, significa que lo que en ella se hizo constar no estaba acorde con la realidad.

Para retirar la mercadería, del poder del porteador, si no ha mediado contrato escrito, es beneficioso para aquél, hacer firmar al destinatario, un recibo de conformidad. Si ha mediado guía – contrato escrito – es necesario presentar aquella cancelada, para devolverla al porteador.

Sin embargo, puede suceder que al destinatario se le haya extraviado el contrato escrito. Lógico es que no se le puede privar de su derecho a retirar los objetos hasta tanto no presente la guía, puesto que puede inclusive haberse destruido y con tal proceder se le causaría un gran perjuicio. Por otra parte como la guía es un título representativo de los objetos, la propiedad de esto puede transmitirse por endoso si es a la orden, o por simple entrega del papel, si es al portador, de la guía misma. Frente a esta situación el porteador debe asegurarse para el caso en que la guía haya sido legítimamente transmitida. La ley lo faculta expresamente para no entregar la mercadería, hasta tanto el remitente no firme un "recibo de conformidad los objetos", y mande una fianza para el caso de que la guía aparezca en manos de tercero de mejor derecho, de buena fe. Esta garantía será a satisfacción del porteador y por seis meses, plazo de prescripción de la carta de porte."

#### **d. Modalidades de Desempeño de la Actividad del Porteo**

[CALVO QUESADA, Mileidy María y ROJAS CHAVES, Daver Antonio]<sup>5</sup>

#### **i. Ejercicio del Porteo por Miembros de la Sociedad o Propietario de Marca Comercial**

"El tema del ejercicio directo del porteo, se limita a una mera descripción ideal de un servicio de transporte en el momento que se brinda a la persona afiliada. Es por ello que nos limitamos a sugerir únicamente de qué forma debería brindarse este servicio cuando se trata de una prestación directa.

Al decir prestación directa nos referimos a que precisamente la persona reconocida como porteador, ya sea un grupo organizado como

sociedad o una sola persona inscrita como tal, es quien tiene un contacto directo y personal con el interesado, lo cual significa que además de negociar las condiciones particulares del viaje, es quien se encarga de prestar el servicio, realizando él mismo el transporte acordado.

En este sentido, no hay más implicaciones legales que los parámetros establecidos por las libertades públicas; claro está, siempre y cuando se respeten los límites públicos legales que ya tenemos establecidos.

Dentro de las características comunes que creemos se deben apreciar en cada empresa de porteo, recomendamos que existan normas internas, que asemejen más bien las reglas informales de uso cotidiano en la convivencia las cuales son utilizadas por la mayoría de nuestros ciudadanos dedicados al comercio de todos los días y de variación constante según la experiencia en cada situación o momento determinado.

Nos situamos precisamente en el centro de trabajo principal de las empresas de transporte privado, el cual viene a ser el lugar de estacionamiento de sus vehículos, donde también se encuentra un pequeño espacio reservado utilizado como oficina. Dicha oficina es necesariamente establecida para la recepción de los solicitantes del servicio.

Aquí se procede a identificar debidamente a cada persona como un afiliado perteneciente al grupo cerrado de personas o simplemente personas interesadas en suscribirse para disfrutar de los beneficios propios de esta modalidad. En este último supuesto se le debe brindar toda la información pertinente que le permita tener las bases concretas suficientes para confiar en el servicio.

Nos referimos a que la persona encargada de la oficina debe estar apropiadamente capacitada para brindar una atención eficiente e información adecuada para despejar cualquier duda acerca de la empresa y del servicio que esta brinda.

Además de la información, aquí es donde se realizan desde los trámites inscripción de afiliados y archivo de todo documento, hasta la formulación con cada uno de ellos, de un contrato individual de transporte, ya sea verbal o formalmente escrito si el solicitante lo requiere, recepción de llamadas para ordenar la oferta del servicio, control de entradas y salidas de cada unidad móvil para la realización de los transportes respectivos, coordinar y controlar el servicio que se le brinda a los afiliados a través del uso de radios de comunicación, entre otros.

Los documentos que se conservan en el archivo son tanto para la consulta por parte de cualquier representante de la empresa, como de cualquier autoridad que así lo requiera para una adecuada

fiscalización del servicio.

Allí deben conservarse entre otros documentos, los que demuestren la vigencia de las personerías jurídicas, cédulas jurídicas, representantes de la empresa, la inscripción de todos los vehículos así como la identificación de todos sus conductores, constancias al día sobre el pago de todos los derechos del local, registro detallado de todos los contratos de afiliación efectuados y contratos o cartas de porte realizados consensualmente para cada solicitud de transporte en específico.

Fuera de estas instalaciones el conductor de una unidad móvil de porteo y cada pasajero, deben portar los documentos que los identifiquen plenamente como miembros activos de la empresa, ya sea en calidad de asociados, accionistas, empleados o de afiliados.

Esta es una obligación que distingue el servicio de porteo de los transportistas informales, la cual libra a la empresa y sus afiliados de posibles sanciones legales por parte de las autoridades de tránsito."

#### **ii. Explotación del Servicio de Transporte Privado Mediante Agentes**

"Las sociedades recién consagradas únicamente a nivel registra! carecen por sí solas en el común de los casos, de un elemento fundamental como lo es la constitución de una verdadera flota vehicular. Por ello, para la obtención de este recurso con carácter esencial, es que sus fundadores concretan acuerdos con los dueños de vehículos particulares, interesados en trabajar como porteadores agentes bajo la disposición y nombre respectivo de la sociedad de transporte privado.

El contrato se redacta según las necesidades de cada empresa en particular. Es por esto que no encontramos uno formalmente establecido, simplemente se debe redactar tratando de especificar al máximo las condiciones por las cuales se llega a un acuerdo de voluntades entre la sociedad y quienes estén interesados en poner sus vehículos a disposición de la misma.

Este contrato, en términos generales, busca establecer los lineamientos sobre los cuales versará la relación entre los fundadores o representantes de la sociedad de transporte privado y los dueños de los automotores que brindarán el servicio; además de las eximentes de responsabilidad, motivos de rescisión del contrato ante el incumplimiento o la conducta indebida de los transportistas o sus conductores.

A. Sujetos.

En este sentido, los sujetos intervinientes en la nueva relación contractual que se configura, son dos:

a -1 La Casa Matriz.

Recordemos que la empresa es la dueña originaria del derecho de porteo inscrito registralmente, en este sentido podríamos considerarla como la parte fuerte de la relación, pues tiene el poder de definir a quien representa al otorgar su derecho de explotación de la actividad.

El término se refiere por un lado a la sociedad anónima, la cual para la realización de formas contractuales se hace representar por medio de sus apoderados ante los interesados en laborar para la empresa como conductores encargados de la prestación directa del servicio a los afiliados.

Siendo una empresa constituida mediante el procedimiento de inscripción de marca comercial propiedad de un sujeto privado, igual resulta aplicable la referida denominación, debido a la necesidad de ayudantes, dicho empresario se convierte en la Casa Matriz o propietario de un derecho, quien otorga una representación a otros para que ejerzan en la praxis, el derecho que le asiste a la Casa dentro de la terminología contractual.

a-2 Agente o empleado.

Aquí nos referimos a cada uno de los interesados en formar parte de la flota de transportistas privados bajo la representación de la Casa Matriz, a través de su derecho a explotar el servicio en nombre de la casa matriz.

El Código de Comercio indica que el porteador puede brindar sus servicios a través de agentes o empleados, ello con implicaciones jurídicas solidarias para ambos.

"El porteador podrá efectuar el transporte por sí mismo, por medio de sus agentes o empleados o por persona o compañía diferente. En este último caso el porteador original y la empresa que efectúe el transporte serán solidariamente obligados para con el remitente por las consecuencias que pudieren originarse por falta de cumplimiento del contrato de transporte".

En un principio, consideramos que a un porteador individual, por la creciente complejidad de su negocio, le resultaría urgente la ayuda de uno o varios agentes, en apariencia, lo más lógicamente aplicable sería una contratación laboral, ello con todos los derechos y obligaciones obrero patronales que ello implica para la empresa.

Sin embargo ante la ya comentada posibilidad que poseen los

sujetos privados de ajustarse libremente a los tipos contractuales formalmente establecidos e introducirle cambios o más aún utilizar sus propias formas; tal parece ser que la fórmula más adecuada para obtener dichos servicios de manera exclusiva, sería también a través de la firma de un contrato donde se otorga el derecho de brindar el servicio en contacto directo con el afiliado.

Por esta razón, aún cuando se trate de la intención de laborar para una empresa de transporte, propiedad de un sujeto privado, cada uno de los interesados por su posición de agentes dependientes o empleados, guardan las condiciones para recibir el calificativo de receptores legítimos del privilegio de materializar los traslados de afiliados, cosas o noticias dentro de la relación contractual, tal y como lo establece el Código de Comercio en el numeral citado."

## **2. Normativa**

### **a. Código de Comercio<sup>6</sup>**

#### **Artículo 323.-**

Por el contrato de transporte el porteador se obliga a transportar personas, cosas o noticias de un lugar a otro a cambio de un precio. El transporte puede ser realizado por empresas públicas o privadas. Son empresas públicas las que anuncian y abren al público establecimiento de esa índole, comprometiéndose a transportar por precios, condiciones y períodos determinados, siempre que se requieran sus servicios de acuerdo con las bases de sus prospectos, itinerarios y tarifas. Son empresas privadas las que prestan esos servicios en forma discrecional, bajo condiciones y por ajustes convencionales.

#### **Artículo 324.-**

El porteador podrá efectuar el transporte por sí mismo, por medio de sus agentes o empleados o por persona o compañía diferente. En este último caso el porteador original y la empresa que efectúe el transporte, serán solidariamente obligados para con el remitente por las consecuencias que pudieren originarse por falta de cumplimiento del contrato de transporte.

#### **Artículo 325.-(\*)**

El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador antes o después de comenzar el viaje; en el primer caso, pagará al

porteador la mitad del precio convenido; y en el segundo, la totalidad.

(\*) El presente artículo ha sido reformado mediante ley No. 5217 de 22 de junio de 1973.

**Artículo 326.-**

Contratado un vehículo con el exclusivo objeto de recibir mercadería en un lugar determinado para conducirla a otro, el porteador tendrá derecho al porte completo si no realiza el traslado, siempre que justifique que no le fueron entregadas las mercaderías por el cargador o sus agentes y que no consiguió otra carga de retorno para el lugar de su procedencia. Si ha conducido carga en el viaje de regreso, el porteador sólo podrá cobrar al cargador primitivo la cantidad que falte para cubrir el porte estipulado con él.

**Artículo 327.-**

En caso fortuito o de fuerza mayor ocurrido antes de emprender el viaje, y que impida la realización de éste, dará lugar a la resolución del contrato sin responsabilidad para ninguna de las partes.

**Artículo 328.-**

Mientras no termine el viaje el cargador podrá exigir, salvo pacto en contrario, la restitución de la mercadería o que se varíe su destino, y el porteador deberá acatar la orden, siempre que el remitente le haga devolución de la guía debidamente cancelada. Si la contraorden se limita a variar la ruta, se hará constar el cambio correspondiente en la misma carta, si la hubiere, y el precio será el mismo que se estipuló, si la nueva ruta es más corta y favorable que la primitiva; en caso contrario, se hará un nuevo ajuste de conformidad con las tarifas vigentes.

**Artículo 329.-**

El contrato de transporte puede ser verbal o escrito, pero si una de las partes lo exige, deberá consignarse por escrito. En ese caso, será firmada por ambas partes y firmarán la guía, que deberá contener:

- a) Nombres, apellidos y domicilio del cargador y porteador;
- b) Nombre, apellidos y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o circunstancias de

ser al portador;

c) Lugar de destino y plazo de entrega;

d) Designación de los efectos con expresión de la calidad genérica, peso, medida o número, marcas o signos exteriores de las envolturas que los contienen;

e) Precio de transporte, indicando si está ya pagado total o parcialmente;

f) Fecha de expedición de la guía;

g) Cualquier otro pacto que acordaren los contratantes; y

h) Firmas del remitente y porteador o de sus agentes o representantes.

**Artículo 330.-**

Las estipulaciones que convengan remitente y porteador sin consignarlas en la guía, no perjudicarán al destinatario ni a terceros que lleguen a ser propietarios de la misma.

**Artículo 331.-**

La guía puede ser a la orden del consignante o del consignatario o al portador y será trasmisible por endoso o por simple tradición, respectivamente. En todo caso de traspaso hábil, el adquirente se subroga en todos los derechos y obligaciones del remitente.

**Artículo 332.-**

Las declaraciones consignadas en la guía tienen fuerza de ley entre las partes y en consecuencia, como prueba del contrato, servirán de base para resolver todas las cuestiones que puedan surgir con motivo de la ejecución y cumplimiento del mismo, sin admitir otra excepción que la falsedad. En caso de dolo por parte del porteador, serán pertinentes y eficaces toda clase de pruebas tendientes a justificar que los efectos porteados superaban las enumeraciones de la guía en cantidad o calidad.

Cumplido el contrato, se devolverá al porteador la guía cancelada y en virtud del canje de ese título por el objeto porteador, se tendrán por cumplidas las respectivas obligaciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito las reclamaciones



que las partes quisieren plantear.

Caso de que por extravío u otro motivo no pueda el consignatario devolver en el acto de recibir los efectos porteados, la guía suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la guía. Al propio tiempo otorgará garantía satisfactoria al porteador, para el caso de que la guía apareciere en manos de un tercer legítimo poseedor. Esa garantía se mantendrá en vigencia por el término de la prescripción, que es de seis meses a partir del día de la entrega de la mercadería al destinatario.

**Artículo 333.-**

El remitente está obligado:

- a) A entregar al porteador o sus agentes las mercaderías para su traslado en las condiciones, lugar y tiempo convenidos, con los documentos necesarios, municipales o de otra índole para el libre tránsito y transporte de la carga. La mercadería o efectos deben entregarse debidamente empacados y acondicionados para soportar el viaje. Se presumen exentas de vicio y bien acondicionadas cuando el porteador las acepta sin reparos ni objeciones;
- b) A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por haber omitido el cumplimiento de requisitos o exigencias legales o reglamentarias para poder efectuar el traslado, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por esos motivos;
- c) A sufrir las pérdidas o averías que procedan de la naturaleza de los artículos porteados, de caso fortuito o fuerza mayor, de la pérdida o menoscabo que pueda sufrir la mercadería por negligencia, culpa o dolo de sus propios empleados o encargados;
- d) A indemnizar al porteador de los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido de acuerdo con las reglas establecidas en los artículos 325 y 326;
- e) A reembolsar cualquier suma que el porteador se haya visto precisado a suministrar en beneficio del remitente, aun cuando no esté prevista en la guía;
- f) A remitir en su oportunidad la guía al consignatario de

manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su destino final; y

**g)** A pagar el precio del transporte al suscribir la guía. Si se conviniere en que ese precio lo pague el destinatario, el remitente quedará solidariamente obligado a dicho pago.

**Artículo 334.-**

El remitente tiene derecho:

**a)** A variar la consignación de las mercaderías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador, entregándole la guía y pagando cualquier diferencia que hubiere;

**b)** A que se le permita que viajen por su cuenta sus propios empleados para cuidar en el trayecto a los animales vivos, o a cualquier otro objeto que requiera atención; y

**c)** A exigir la indemnización que provenga de negligencia, culpa o dolo del porteador o sus agentes, así como los daños originados en las malas condiciones de los vehículos o la inadecuada organización de la empresa. Si la guía se transmite, tales derechos corresponderán al legítimo tenedor de ella.

**Artículo 335.-**

El porteador está obligado:

**a)** A recibir las mercaderías para su traslado en el tiempo y lugar convenidos;

**b)** A colocarlas en lugar conveniente en tanto no se trasladen a los vehículos en que haya de hacerse la conducción;

**c)** A realizar el viaje dentro del plazo estipulado siguiendo el camino que señale el contrato;

**d)** Si no hubiere término señalado para iniciar el viaje, lo hará a la mayor brevedad conforme a sus propios reglamentos y costumbres;

**e)** A cuidar y conservar las mercaderías en calidad de depositario desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del destinatario;

**f)** A entregar las mercaderías al legítimo tenedor de la guía. Si el remitente o destinatario alegaren extravío o pérdida de la guía, se les permitirá el retiro de la mercadería mediante recibo y garantía satisfactoria, conforme queda expuesto en el artículo 332, párrafo tercero;

**g)** A pagar en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, con el cargador, y si no se ha estipulado, pagarle el monto del perjuicio que le haya causado. Dicho perjuicio lo fijará la autoridad judicial competente, por medio de un perito de su nombramiento y siguiendo los trámites correspondientes a los actos de jurisdicción voluntaria;

**h)** A entregar en la estación o lugar de destino las mercaderías en un todo de conformidad con lo consignado en la guía;

**i)** A responder por las pérdidas, daños y perjuicios que se causen por negligencia, culpa o dolo propio, de sus empleados o encargados. Para calcular la indemnización por la mercadería perdida o averiada, se tomará en cuenta el precio que prive en la plaza de destino;

**j)** A cumplir la orden del remitente respecto al destino de la mercadería, ya sea dejándola en un determinado lugar del trayecto o llevándola a otro sitio, siempre que por su parte el remitente le devuelva la guía y le pague cualquier diferencia de flete que provenga de la contraorden, todo conforme al artículo siguiente; y

**k)** En los transportes aéreos, el porteador atenderá por su cuenta los gastos de estancia y traslado de los viajeros que se vean obligados, por razones de servicio, a hacer altos o desviaciones imprevistas en sus rutas y horarios, aunque ello sea sin culpa del porteador.

**Artículo 336.-**

El porteador tiene derecho:

a) A exigir que se le pague el precio de servicio al firmar la guía, salvo pacto en contrario;

b) A percibir la totalidad del porte, convenido si por negligencia o culpa del cargador no se verifique el traslado, siempre que en virtud del convenio de transporte, hubiere destinado uno o varios vehículos con el exclusivo objeto de verificarlo, descontándose lo que el porteador hubiere aprovechado por conducción de otras mercaderías en el mismo vehículo;

c) A rescindir el contrato, si antes de iniciar el viaje o ya empezado, un acontecimiento de fuerza mayor lo impidiere;

d) A exigir un aumento proporcional en el porte si con motivo de un acontecimiento de fuerza mayor no fuere posible continuar el viaje por la ruta convenida, resultando así más dispendioso y más largo el trayecto a recorrer; en tal caso, no tendrá derecho a cobrar suma alguna por los gastos ni por el tiempo perdido;

e) A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías al recibirlas para iniciar el viaje. Si el remitente se opusiere a tal diligencia, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de fraude o dolo. Para poder alegar exención de responsabilidad, debe constar en la guía la negativa del remitente;

f) A que el destinatario le reciba de la carga averiada, las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas de las que han sufrido el menoscabo, no disminuyere su valor, ni sean complemento de lo perdido y mantengan la misma importancia inicial para el destinatario;

g) A retener las mercaderías transportadas, mientras no se le pague el porte;

h) A promover el depósito de mercaderías ante la autoridad judicial competente del lugar de destino, siguiendo el trámite correspondiente a los actos de jurisdicción voluntaria, caso de no encontrarse el consignatario o quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibirlas. Antes

de hacer el depósito de mercaderías deben ser revisadas por dicha autoridad;

i) A que se venda inmediatamente la mercadería, previo avalúo de un perito nombrado por la autoridad judicial competente del lugar, siguiendo los trámites establecidos para los actos de jurisdicción voluntaria; y

j) A rehusar transportar la mercadería mal empacada o mal acondicionada y que por tal razón pueda sufrir daño durante el viaje, a menos que el remitente insista en el traslado, en cuyo caso la empresa no asumirá riesgo alguno que se derive de tal circunstancia, siempre que así se haga constar en la guía.

**Artículo 337.-**

El destinatario está obligado:

a) A recibir las mercaderías sin demora siempre que el estado de las mismas lo permita y que tenga las condiciones expresadas en la guía;

b) A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercaderías en el acto de su recepción, cuando así lo pida el porteador. Si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador quedará libre de responsabilidad;

c) A devolver la guía u otorgar en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 332;

d) A pagar el precio del porte cuando así haya sido expresado en la guía. También pagará cualesquiera otros gastos justificados y pertinentes que el porteador haya hecho para la conservación de los efectos;

e) A formular al porteador, por escrito, dentro de los ocho días hábiles siguientes a la recepción de la mercadería, los reclamos correspondientes, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído con motivo del transporte; y

f) A cumplir las órdenes del remitente dándole cuenta sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra respecto de las mercancías porteadas.

**Artículo 338.-**

El destinatario tiene derecho:

- a) A que se le entregue la mercadería en el lugar de destino, mediante la devolución, por su parte, de la guía;
- b) A requerir al porteador para que en su presencia y la de un notario y en defecto de éste de dos testigos, se abran los bultos en el momento de la entrega para comprobar posibles daños o menoscabos. En rebeldía del porteador o sus agentes, la diligencia se llevará a cabo por el destinatario con el notario o los testigos en su caso, conforme queda dicho;
- c) A que se le reintegren los anticipos que haya suplido; y
- d) Si por la apariencia de los bultos, el consignatario los recibiere sin reparo alguno y al abrirlos en su establecimiento o bodega descubriere daños o menoscabo, formulará por escrito al porteador, dentro de los ocho días a partir del recibo, el reclamo correspondiente, siempre que compruebe que por la naturaleza del daño, éste ha tenido que ser causado durante el transporte.

**Artículo 339.-**

Si el porteador llegase a dudar de la fidelidad de las declaraciones del consignante en lo que atañe al contenido de la carga, se procederá a su registro y contraste ante un notario y dos testigos, o ante tres testigos con asistencia del cargador o del destinatario, si pueden ser habidos. Hecho el reconocimiento se levantará acta del resultado, cerrando en el mismo acto los bultos. Si las sospechas del porteador resultaren infundadas, él cargará con todos los gastos de la diligencia; y si, por el contrario, fueren fundadas, el remitente, o en su caso el destinatario, tendrán que pagar esos gastos sin perjuicio de las consecuencias que de su falta de sinceridad en las declaraciones puedan derivarse.

**Artículo 340.- (\*)**

Las empresas públicas de transporte dictarán sus propios reglamentos, tarifas o itinerarios, que deberán ser aprobados por el Ministerio de Gobernación y puestos en lugar visible en sus estaciones y bodegas. Esos reglamentos, tarifas o itinerarios son obligatorios para todos, siempre que se ajusten a las

disposiciones legales que rigen la materia.

(\*) El presente artículo fue reformado tácitamente mediante Artículo 2 de la Ley 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de personas en vehículos automotores.

**Artículo 341.-**

Las empresas públicas no podrán rehusar recibir pasajeros o efectos para el transporte, siempre que el pasajero o el remitente en su caso, se ajusten y acaten las disposiciones legales y reglamentos de la empresa.

**Artículo 342.-**

La empresa pública puede recibir para el transporte mercaderías y pasajeros en las estaciones o lugares de tránsito, donde no tenga la empresa oficina abierta. En ese caso, el conductor respectivo recibirá la mercadería o admitirá al pasajero y el contrato que con ese empleado se celebra en tales circunstancias, obliga a la empresa en los términos expresados.

**Artículo 343.-**

Las empresas públicas de transporte están obligadas:

a) A imprimir sus reglamentos y fijarlos en lugar visible en las estaciones y bodegas, una vez que hayan sido aprobados por el Ministerio de Gobernación;

b) A dar a los pasajeros billetes de asiento y a sus cargadores la guía respectiva. No podrá la empresa vender más billetes del número de asientos que contenga el vehículo;

c) A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos o haya espacio sobrante en el vehículo;

d) A entregar la carga en los puntos convenidos tan pronto como llegue a su destino. La entrega se hará al legítimo tenedor de la guía. Si no se presentare el destinatario a retirar la mercadería a la llegada del vehículo, la empresa la conservará en sus bodegas mientras no se presente el interesado a retirarla. En el reglamento respectivo se consignará el término durante el que podrán permanecer las mercaderías en la bodega a partir del cual y desde ese momento deberá el interesado reconocer bodegaje; y



e) A no variar las tarifas establecidas antes de que las nuevas sean aprobadas por el organismo competente. Una vez aprobadas, si el cambio significa rebaja, se aplicarán inmediatamente; pero si se acuerda una alza, no podrán aplicarse antes de un mes a partir de la publicación respectiva. La empresa no podrá dar trato especial a ningún cliente; si lo hiciera, quedará obligada a reconocer igual ventaja a todos los que hubieren solicitado el servicio de la empresa con posterioridad a la fecha en que se compruebe que se hizo la rebaja de tarifas a determinada persona o empresa. Quedan a salvo los casos de pasajes oficiales y de cumplimiento.

También pueden conceder rebajas o exenciones siempre que éstas tengan carácter general y puedan ser aprovechadas por todos aquellos que reúnan las condiciones exigidas para merecer las rebajas o exenciones.

**Artículo 344.-**

Cuando el destinatario no pueda ser habido, y vencido el término durante el cual pueden permanecer las mercaderías en las bodegas del porteador, a petición de éste la autoridad competente del lugar en que se hallen, procederá al depósito y remate de las mismas, siguiendo el trámite de los actos de jurisdicción voluntaria. El producto del remate será para cubrir el valor del porte, intereses y demás gastos, quedando cualquier remanente a disposición del destinatario.

**Artículo 345.-**

Incurrirá en las responsabilidades que consigna el artículo 1048 del Código Civil, cualquier empresa pública de transporte en los casos de muerte o lesión de algún pasajero, lo mismo que en los casos de siniestros o accidentes ferroviarios motivados en los actos de sus agentes o factores en el desempeño de las funciones u oficios que ejerzan.

Podrá incoarse la acción civil respectiva, si la víctima muere o se inhabilita, por las personas que enumera el artículo 162 del Código Civil, aun cuando no disfruten o no necesiten de la pensión alimenticia; en tal caso el monto de la indemnización lo fijarán los tribunales de justicia y se cancelará en una sola cuota.

**Artículo 346.-**

Serán nulos y de ningún valor ni efecto los documentos y piezas en que la empresa decline y restrinja su obligación de resarcir daños

aun cuando sean aprobados por el interesado, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando se trate de transporte de animales vivos;
- b) Cuando se refiera a mercaderías que por su propia naturaleza sufran deterioro o menoscabo;
- c) Cuando a solicitud del remitente los efectos viajen en carros, naves o vehículos descubiertos, cuando los usos y la lógica aconsejan que deben viajar en vehículos cubiertos o entoldados;
- d) Cuando viajen los efectos bajo la vigilancia de los propios empleados del remitente; y
- e) Cuando provengan de fuerza mayor o propia falta del pasajero o del remitente en su caso.

**Artículo 347.-**

Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte, ya sea del cargador o del destinatario, contra el porteador, o ya sea de éste contra alguno de aquéllos, debe formularse por escrito dentro de los ocho días hábiles siguientes, pero la demanda judicial podrá plantearse dentro de los seis meses siguientes, siendo éste el término de la prescripción que rige en esta materia.

Los ocho días de que habla el párrafo anterior para formular el reclamo, corren para el porteador desde el momento en que reciba la mercadería para portear o desde la entrega de la mercadería al destinatario, según el caso; para el remitente, desde el momento en que tenga conocimiento del daño causado; y para el destinatario, desde el momento que retire la mercadería de la estación o bodega de destino. Los seis meses para plantear la demanda judicial comenzarán a correr, en todo caso, al día siguiente de terminado el viaje y que la mercadería esté a disposición del destinatario en la estación o bodega respectiva.

**Artículo 348.-**

Lo referente a transporte aéreo se regirá por las disposiciones del presente capítulo, en cuanto no esté expresamente contradicho por el Decreto - Ley No. 762 de 18 de octubre de 1949.

### **3. Jurisprudencia**

#### **a. Análisis sobre el Plazo de Prescripción Aplicable y su Distinción con la Caducidad**

[SALA PRIMERA]<sup>7</sup>

"I.- El 4 de mayo de 1993, Transportes Hica S.A. y Proyecto Agroindustrial de Sixaola S.A. celebraron un contrato de transporte. Establecieron un plazo de vigencia de seis meses, con la posibilidad de prorrogarlo tácitamente por períodos iguales y consecutivos. Para finalizarlo, acordaron una comunicación con un mínimo de 45 días antes del vencimiento. Su objeto fue el transporte de mercadería, especialmente banano, a cambio de una remuneración. La empresa transportista atribuye a la demandada haber incumplido el contrato, por romperlo unilateralmente pese a haberse prorrogado en forma automática. A tal efecto, acciona pidiendo su resolución y el pago de daños y perjuicios, de acuerdo con el siguiente detalle: a) ₡24.000.000.00 de sumas dejadas de percibir por el rompimiento unilateral y extemporáneo del contrato; b) ₡3.740.000.00 correspondientes a erogaciones para liquidar los extremos laborales de los choferes contratados para brindar el servicio; c) ₡740.000.00 de alquiler de predios para aparcamiento; d) ₡1.700.000.00 y ₡1.704.603.35, por la compra de cabezales y e) ₡1.459.467.00 de reparaciones a los cabezales utilizados en el transporte del banano. Además, solicita intereses legales sobre todos los rubros y ambas costas del proceso. La accionada contestó negativamente la demanda y opuso las excepciones de prescripción, falta de derecho y sine actione agit, las cuales fueron desestimadas por el a-quo, quien acogió la acción en forma parcial, declaró resuelto el contrato y condenó a Proyecto Agroindustrial de Sixaola S.A. a pagarle a la actora el lucro cesante relativo a seis meses, cuyo monto se determinará en ejecución de sentencia; también, las costas personales y procesales. Ambas partes apelaron y el Tribunal revocó el fallo impugnado. En su lugar, acogió la defensa de prescripción y declaró sin lugar la demanda en todos sus extremos, resolviendo sin especial condenatoria en costas. II.- La actora formula recurso de casación por razones de fondo. En los dos primeros cargos, alega violación directa del artículo 347 del Código de Comercio, por interpretación errónea. Los plazos de caducidad y prescripción contemplados por esa norma, estima, únicamente operan para los reclamos derivados del transporte de mercaderías, siendo el objeto de este proceso, la resolución contractual y el pago de daños, perjuicios y costas, dado el incumplimiento unilateral de la demandada al haberlo cesado sin justa causa, todo, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 692 del Código Civil, disposición infringida por falta de aplicación, al no resolver el Tribunal, de

conformidad con la causa petendi, lo que a su vez provocó la desaplicación del 984 del Código de Comercio, contemplativo de un plazo de prescripción de cuatro años, aplicable en la especie, el cual, en todo caso, afirma, no ha operado. Asimismo, indica, la errónea interpretación del artículo 347 del Código de Comercio, conduce al quebranto del ordinal 10 del Código Civil, en tanto dispone: "Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras en relación con el contexto...". Censura la referencia hecha por el Tribunal a la sentencia número 35 de las 15 horas del 22 de marzo de 1991, dictada por esta Sala, por cuanto, alude, a un caso relacionado con el transporte de mercadería y a los daños ocasionados a una cocina, no así al reclamo de una resolución contractual; por ende, agrega, no es procedente integrarlo al proceso, ya que la prescripción allí enunciada no es aplicable en este caso. Finalmente, protesta quebranto del artículo 221 del Código Procesal Civil, por cuanto el Tribunal, al acoger erróneamente la defensa de prescripción, infringe ese texto normativo, al fallar el asunto sin especial condenatoria en costas. Pide a esta Sala casar la sentencia impugnada, mantener lo resuelto en primera instancia, pero acogiendo las otras pretensiones de la demanda y, en su virtud, interponer a la demandada el pago de ambas costas. III.- El punto en discusión se contrae a determinar cuál es el plazo de prescripción para las pretensiones formuladas por la actora. El Tribunal consideró procedente el previsto en el artículo 347 del Código de Comercio y, a ese respecto, contabilizando del 6 de noviembre de 1995 -fecha en que según la actora se dio por concluido el contrato- al 24 de mayo de 1996, -día en que se notifica la demanda-, declaró con lugar la defensa de prescripción, rechazando la tesis del a-quo, de que como la demanda versa sobre resolución de un contrato de transporte, no es aplicable dicha norma. Por el contrario, estimó cubierto el reclamo de resolución contractual y el pago de daños y perjuicios por el régimen prescriptivo de ese ordinal, en orden, según lo expresa, a que el artículo se refiere a "Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte" y, de esta manera, esa petición cae dentro de su ámbito de aplicación; de allí, la exigencia de intentar la notificación de la demanda judicial dentro de los seis meses contados, a partir del siguiente día de terminado el viaje y de que la mercadería esté a disposición del destinatario en la correspondiente estación o bodega; pero antes, el deber de formular por escrito cualquier reclamo dentro de los ocho días computados de la siguiente manera: para el porteador después de recibida la mercadería o de su entrega al destinatario; para el remitente, desde el conocimiento del daño causado; y en cuanto al destinatario, a partir del momento del retiro de la mercadería de la estación o bodega de destino. IV.- La recurrente

discute la aplicación del canon 347 de cita y remite a la doctrina sobre interpretación normativa del artículo 10 del Código Civil, el cual censura conculcado. Dentro de los diversos supuestos ante los que el juez puede encontrarse al resolver un litigio están aquellos donde existe una norma clara, la cual, simplemente, aplica, pues su lectura no genera duda alguna, antes bien, desprende su verdadero espíritu y propósito, de modo preciso y diáfano. En otras ocasiones se enfrenta a normas que pueden crear alguna duda en atención a su contenido y alcance. Es aquí donde debe acudir a los distintos métodos interpretativos, procurando congeniarlos para lograr desentrañar el sentido de la norma y hasta quizá, si fuere posible, adaptarla a una determinada situación o realidad social. A tal efecto, el artículo 10 del Título Preliminar del Código Civil, es una importante guía, como también, en materia de interpretación de la normativa procesal, el artículo 3 del Código Procesal Civil. Claro está, no es dable, por vía de una interpretación extensiva, modificar la voluntad del legislador, cuando la disposición es clara y contundente en cuanto a su significado y finalidad, pues no es permisible invadir el ámbito de la potestad legislativa que, constitucionalmente, está reservada a la Asamblea Legislativa. Tampoco es posible extralimitar el sentido normativo, modificando su literalidad, espíritu o los lineamientos teleológicos que incorpora, ampliándolo indebidamente, al punto de llegar a cobijar situaciones no contempladas dentro de su radio de acción. V.- Una interpretación literal y parcial del enunciado del artículo 347 del Código de Comercio, al expresar "Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte" , podría dar a entender que la totalidad de reclamaciones surgidas en el seno de un contrato de transporte o conexas a él, estarían comprendidas en esa disposición y por ende, sometidas a los plazos de caducidad y prescripción en ella contemplados. Sin embargo, ese enunciado no es absoluto, por cuanto del contexto normativo, al cual debe atenderse como método de interpretación, se obtiene que el reclamo sujeto a la caducidad de ocho días y a la prescripción de seis meses, está circunscrito a conflictos derivados de la actividad del transporte, esto es del ejercicio o ejecución material del contrato, no así a situaciones propias del negocio mismo, como resultaría ser su resolución contractual por fenecimiento unilateral e injustificado de una de las partes. Debe advertirse como, en lo atinente al régimen de caducidad y prescripción, la norma identifica con claridad los sujetos participantes de la actividad en que se manifiesta el traslado de mercaderías de un lugar a otro, a cambio de un porte o precio convenido, según doctrina del artículo 323 del Código de Comercio, siendo ellos: cargador, destinatario y porteador. Además, explica cómo han de computarse los plazos, revelando, de nuevo, aspectos de la

efectiva realización del transporte. Así, establece la caducidad de ocho días, contados para el transportista o porteador, "desde el momento que reciba la mercadería" o "desde la entrega de la mercadería al destinatario" ; para el remitente, a partir de tener conocimiento "del daño causado" ; y para el destinatario, desde "que retire la mercadería de la estación o bodega del destino". Con respecto al plazo de prescripción, el párrafo segundo, in fine, estatuye: "Los seis meses para plantear la demanda judicial comenzarán a correr, en todo caso al día siguiente de terminado el viaje y que la mercadería esté a disposición del destinatario en la estación o bodega respectiva ". (El destacado no figura en el original). VI.- Es contundente la norma cuando limita la caducidad y prescripción a situaciones de ejecución contractual, propiamente, a reclamos derivados de la actividad del transporte, al establecer que el reclamo debe surgir "con motivo del contrato de transporte", es decir, con ocasión o como consecuencia del contrato, estableciendo como presupuesto el traslado de mercaderías de un sitio a otro. Sobre este último punto, ya la Sala aclaró los alcances de esa disposición legal, cuando en la sentencia número 35 de las 15 horas del 22 de marzo de 1991, referida por el Tribunal en el fallo impugnado, dijo: "... el artículo 347 se refiere exclusivamente a mercaderías, ya que no hace ninguna mención a las personas y sí expresamente a las mercaderías... La disposición final del primer párrafo..., en relación a los seis meses para plantear la demanda, en el sentido de que es "éste el término de la prescripción que rige en esta materia", no tiene el alcance que se le quiere dar, como referida a la prescripción para toda clase de transporte de que trata el citado Capítulo V, porque al estar en un artículo en el que sólo se habla de las mercaderías, lo que significa es que ese es el término de la prescripción que rige en la materia que dicho artículo regula, sea únicamente en cuanto al transporte de mercaderías". Por consiguiente, la norma no puede ser aplicada a cuestiones ajenas a lo regulado, como es el caso de reclamos que surgen del transporte de personas, o de sucesos patológico-negociales. De esta manera, el concepto "Todo reclamo" , requiere, siempre, interpretarse en su justa dimensión, para evitar que abarque aspectos ajenos a su contenido, como podrían ser situaciones de anormalidad o afectación del contrato mismo, por ejemplo, en cuanto a su esencia, constitución o terminación. Desde esta perspectiva, la resolución contractual requerida y, en su virtud, el pago de daños y perjuicios por ella ocasionados, no están contemplados en el artículo 347 del Código de Comercio, tal y como con anterioridad lo había dispuesto esta Sala cuando, al dilucidar una discusión similar a la aquí planteada, en sentencia número 408 de las 11 horas 45 minutos del 8 de junio del 2001, aclaró el contenido y extensión de la norma, delimitando su



cobertura y relativizando el concepto de: "Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte" , al exponer: " En la especie se trata de un rompimiento de un contrato surgido entre las partes para el transporte de materiales, pero no se trata del reclamo sobre los materiales de construcción transportados, materia a la cual hace referencia el mencionado artículo 347 del Código de Comercio. En razón de ello, esta Sala considera aplicable en la especie el plazo de prescripción de cuatro años". Obviamente, el espíritu de la norma es abreviar los plazos de reclamación, tratándose de pretensiones relacionadas con el desarrollo del transporte y su finalidad descansa en agilizar la solución de cualquier conflicto propio de la materia mercantil y de la ejecución de los contratos comerciales; pero, ello no puede trasladarse a otro tipo de situaciones de mayor complejidad, como la demanda de resolución contractual, independiente de lo que es el mero ejercicio del tráfico comercial resultante de la actividad del transporte de mercaderías. VII.- En consecuencia, el Tribunal interpretó erróneamente el numeral 347 del Código de Comercio y, en esa inteligencia, desatendió el 10 del Código Civil; asimismo, violó, por inobservancia, el artículo 984 del Código de Comercio, en tanto es la norma aplicable en materia de prescripción del reclamo del actor. Ahora bien, tomando como base el punto de partida: 6 de noviembre de 1995, considerado por los juzgadores de instancia, o el 20 de setiembre de ese año, señalado por la demandada, es claro que no existe prescripción alguna, por cuanto la demanda se notificó el 24 de mayo de 1996, antes de cumplirse los 4 años previstos en ese precepto legal. Al denegar, el Tribunal, la solicitud de resolución contractual y el pago de los daños y perjuicios, también conculcó el artículo 692 del Código Civil, el cual permite peticionar esos extremos."

#### **b. Análisis sobre la Responsabilidad del Transportista**

[SALA PRIMERA]<sup>8</sup>

"I.- El día 20 de junio de 1995, el señor Marco Seltzer Bercovicz viajó de Mendoza, Argentina, hacia Costa Rica, por vía aérea. El periplo lo realizó en una aeronave de la línea aérea chilena Ladeco. El vuelo, previo transbordo en Santiago de Chile, arribó al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, a las 2 a.m. del 21 de junio de ese año. Detenida la aeronave en la terminal, sus pasajeros abandonaron la misma, entre ellos el señor Seltzer, quien luego de atravesar el puente periscópico, ya en el edificio principal del aeropuerto, se dirigió hacia las oficinas de Migración. En este trayecto, a escasos metros de dichas oficinas, el señor Seltzer tuvo una aparatosa caída en una escalera que le provocó, entre otras cosas, una luxación en la mano izquierda, hematomas en su rostro, golpes en el cráneo y las rodillas,



laceración de la encía y fracturas de piezas dentales. En este proceso, el señor Seltzer pretende se condene a Ladeco S.A. al pago de los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones sufridas. El Juzgado acogió la demanda y declaró responsable civilmente del accidente sufrido por el actor a la empresa Ladeco S.A, condenándola al pago de los daños y perjuicios ocasionados producto del accidente, así como al pago de ambas costas. El Tribunal, por su parte, revocó la sentencia apelada y en su lugar declaró sin lugar la demanda en todos sus extremos, con costas a cargo del actor. [...] V.- El artículo 17 del "Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional", conocido también como Convenio de Varsovia, ratificado por Costa Rica mediante Ley N°4462 de 28 de octubre de 1969, establece la oportunidad o momento en el que el accidente que origina el daño debe tener lugar para engendrar responsabilidad a cargo del transportista, dice éste: "El porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque o desembarque " (La negrita no es del original). Lamentablemente, la redacción de este artículo es imperfecta y carece de la precisión necesaria. La primera pauta comprende los acontecimientos dañosos producidos "a bordo de la aeronave". Esta expresión resulta relativamente sencilla, ya que significa tomar en consideración todo el período que transcurre desde que el pasajero penetra en la máquina hasta que la abandona a la terminación del viaje. En las operaciones normales no se suscitan dificultades, ya que, tanto el ingreso a la aeronave como la salida de la misma, son hechos perfectamente definidos y fáciles de apreciar. El problema está en el segundo supuesto: "o en el curso de todas las operaciones de embarque o desembarque". Éste plantea dudas respecto a la interpretación que debe dársele a los conceptos "operaciones de embarque" y "operaciones de desembarque", los cuales resultan imprecisos e indefinidos, por lo que admiten diversos modos de ser entendidos. Diversas han sido las posturas interpretativas asumidas, tanto por la doctrina como por las diversas legislaciones nacionales. Las hay desde las que asumen un criterio amplio, es decir, aplicando una interpretación extensiva, que propugnan que el transporte aéreo comienza a partir del momento en que el viajero en posesión de los documentos de transporte se presenta ante los dependientes del transportista en el aeródromo, y termina en el momento en que el viajero abandona el aeródromo en su destino final; hasta las que adoptan una interpretación restrictiva, que sostienen que la operación de embarque comienza en el momento en que el viajero pone pie sobre la aeronave y la operación de desembarque finaliza en el momento

en que el viajero al salir de la aeronave, ha puesto su pie sobre el suelo. Esta última, constituye la interpretación literal de las expresiones "embarque" y "desembarque" contenidas en la redacción del artículo 17 del Convenio de Varsovia. Esta interpretación, que puede parecer, por razones de justicia, excesivamente restringida, es sin embargo, la que ha adoptado nuestra legislación interna. La Ley General de Aviación Civil dispone en su artículo 250, párrafo primero, que: "El porteador está obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o por cualquier lesión sufrida por un pasajero con motivo del transporte, si el hecho que causó los daños tiene lugar durante el período transcurrido, o desde el momento en que el pasajero embarca en la aeronave, hasta el momento en que desembarca de la misma y aun cuando tal aeronave esté estacionada en cualquier aeropuerto u otro lugar de aterrizaje, incluso el lugar de un aterrizaje forzoso o accidental" (La negrita no es del original). Es decir, nuestro legislador asimiló los términos "embarque" y "desembarque" con el ingreso y egreso físico del pasajero a la aeronave. Embarcar, dice la Real Academia Española, es "Ingresar personas, mercancías, etc., en una embarcación" (Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, a-guzpatarra, Editorial Espasa-Calpe S.A., Madrid, 1984, pag. 531); desembarcar es "Salir de una embarcación" (ibidem, pag. 470). El Juez, si bien al aplicar la ley, de previo debe interpretarla, no puede al realizar esta operación, transgredir los límites que la misma ley le impone. En el caso concreto, estos límites vienen dados por el sentido propio de los términos "embarcar" y "desembarcar", que el legislador estableció con la clara intención de definir el ámbito temporal de la responsabilidad del transportista aéreo. Así las cosas, al haber ocurrido el accidente en cuestión, más allá de los límites establecidos por el legislador, resulta imposible imputarle responsabilidad a la demandada por lo acontecido."

### **c. Análisis sobre la Responsabilidad Civil y la Indemnización**

[SALA PRIMERA]<sup>9</sup>

"V.- A primera vista el punto medular del presente asunto está en la naturaleza jurídica y los alcances de los conocimientos de embarque o guías de porte. Porque, según el criterio de las sentencias, si éstos excluyen la responsabilidad de las empresas transportistas, pues los bienes se embarcan a riesgo de los propietarios, según una cláusula, y además los transportistas desconocen la calidad, cantidad y condición de la carga, según otra cláusula, el análisis de la Sala de Casación estaría limitado por cuanto cualquier pérdida o daño en la mercadería, aún probando lo contrario, no es imputable a la transportista. Esto es si esas cláusulas priman sobre cualquier otra circunstancia, a pesar de un

análisis de la prueba y de otras normas jurídicas no habría casación útil. Y en consecuencia a nada conduciría el análisis. Esta Sala, si bien admite que los supuestos fácticos de la normativa mercantil en materia de contrato de transporte no son en buena parte los que derivan de las nuevas figuras contractuales, no comparte la tesis de que éstas deban llegar al extremo de prever una eximente de responsabilidad del porteador para todos los casos, y por ende ha examinado nuevamente la prueba aportada al expediente para determinar la responsabilidad en el descongelamiento del producto exportado. VI.- La demandada solicita el rechazo del recurso conforme al artículo 608 del Código Procesal Civil por considerar que introduce cuestiones no propuestas ni debatidas oportunamente: "Cuando la recurrente habla de las citas legales violadas y que según ella dieron lugar a que se produjeran errores de hecho y derecho, nos llama especialmente la atención lo concerniente a que con un total desconocimiento en la materia, vienen criticando y objetando (lo que no pueden hacer a estas alturas del proceso...) el informe pericial y se meten en aspectos tan técnicos como los marcadores de temperatura de las unidades de refrigeración de los contenedores, y se atreven hasta a (sic) calificar las fluctuaciones de temperatura en las marcas de los mismos, como si fueran técnicos en esa materia, achacando el descongelamiento y deterioro del producto a las fluctuaciones en los marcadores de temperatura como si supieran cual es el margen (sic) a que deben mantenerse.". No obstante, con estudio del expediente se verifica lo contrario. El representante de la actora al contestar la audiencia sobre el peritaje (resolución de las 14 horas 15 minutos del 25 de octubre de 1995, folio 349), indicó: "el aislamiento que existe entre el generador y el piso del furgón no es el adecuado para evitar el calentamiento del piso y consecuentemente del producto que está sobre él, como se demuestra a lo largo de toda la prueba documental aportada por la propia demandada y en la que constan las altas temperaturas registradas en el furgón." (folio 352 vuelto). Y más, adelante agregó: "Debe aclarar el perito como afecta el producto cuando el embarcador, mi cliente, solicitó la temperatura a -20 F y el equipo fue programado desde Puerto Limón a -10 F, como se demuestra en la Prueba #9 aportada por la demandada, Hoja #4, y como durante todo el tiempo que duró el viaje la temperatura nunca superó los -6 F" (folio 354 vuelto). Sobre esa audiencia quien sí guardó silencio fue la accionada. Además, el mismo Tribunal Superior hizo observaciones sobre el punto en cuestión (folio 453 vuelto), por ello no son aplicables al recurso las consecuencias previstas por el numeral 608 ibídem. VII.- Resuelto lo anterior, valga recordar que la culpa contractual deriva del incumplimiento de un vínculo obligatorio y se traduce en la violación del derecho ajeno. Es una institución de orden privado a raíz de la obligación

quebrantada con el incumplimiento. La culpa encierra, ausencia de diligencia en el actuar, en el obrar, en el decidir, en vigilar, en ordenar, etc., y para que tal diligencia no falte es indispensable para el agente poseer cierto grado de capacidad en elegir y vigilar para comprender así el acto por cumplir y sus consecuencias, no solo frente a terceros, sino también sobre su propia persona, y aunque no esté en su ánimo ocasionar una lesión al derecho ajeno. El agente debe reunir entonces las aptitudes necesarias para poder decidirse a actuar o no actuar, sus acciones o abstenciones deben estar orientadas a evitar toda posibilidad de daños, engaños o maniobras. Cuando falta control, orientación, vigilancia o elección, y hay omisión en hacer, no hay duda de que el agente deberá correr con las pérdidas, pues la convivencia jurídica impone deberes de prudencia, diligencia o precaución por razones de la naturaleza de las cosas, de las circunstancias o de las personas. La infracción culposa a esos deberes -aunque sea de índole omisiva- coloca al agente, como dijimos, en la obligación de resarcir el daño causado al derecho ajeno. Ahora bien, la graduación y prestación de la culpa contractual por regla general depende de la voluntad presunta de las partes, quienes definen las disposiciones sobre la medida de la conducta (diligencia). Estas pueden aumentar la cantidad de prestación fijada por la ley o disminuirla. VIII.- Lo enunciado en el considerando precedente calza perfectamente en este caso. Debe recordarse que un transportista a pesar de la existencia de cláusulas contractuales limitativas de su responsabilidad, no es un simple arrendante de contenedores, tan es así que el mismo fallo recurrido señaló en su Considerando VII: "...la responsabilidad del transportista únicamente podría afirmarse si incumple sus obligaciones en el traslado de la mercancía, ya sea inobservando sus deberes de cuidado y conservación, o ejecutando defectuosamente la prestación de alguna otra forma". Estima entonces la Sala que las nuevas formas de contratación en el transporte internacional no permiten al transportista exonerarse ante negligencia propia. Además, atendiendo a los principios de equidad y buena fe (Código Civil, artículos 21 y 1023), debió Seaboard, ante lo sucedido con el primer embarque, informar a su cliente sobre una probable mal estiba del producto y por ello entregarle oportunamente el Manual de Transporte de Productos Tropicales mencionado en la contestación del hecho décimo de la demanda a folios 35 y siguientes del legajo principal, el citado manual visible a folios 34-39 y su traducción contenida en los folios 28 y siguientes del legajo probatorio documental, el cual la demandada no evidenció haber hecho del conocimiento de la actora antes de que esta procediera a estibar la mercancía en uno u otro embarque. También debió la transportista tomar mayores previsiones para que el producto efectivamente viajara en el segundo flete a la

temperatura requerida por la exportadora. Lo expuesto dice mucho sobre la falta de diligencia de la demandada y por ello llevan razón los casacionistas cuando reprochan su incumplimiento por no supervisar ni controlar la temperatura dentro de los contenedores, la cual más bien presentó variaciones importantes. Esto se aprecia tanto en los informes y anexos brindados por American Nautical Services, como en el documento visible a folio 112, pruebas documentales no apreciadas debidamente por el Superior y por ende incurrió en su decisión en la violación indirecta de la ley invocada por los recurrentes. IX.- A pesar de lo apuntado, la Sala considera que las circunstancias de hecho y de derecho acontecidas dan lugar a la responsabilidad concurrente en el descongelamiento del producto. Este obedeció no sólo a la variación de la temperatura durante los viajes, sino también a la incorrecta estiba realizada por la actora, quien debió también haber requerido de la demandada la información necesaria para ello, la cual debió por su parte haberla suministrado sin necesidad de que fuera requerida para ello, todo lo cual impidió la adecuada circulación del aire frío en el interior de los contenedores y también contribuyó al descongelamiento en mención. Esto se aprecia con facilidad en las fotografías números 6, 7 y 8 del legajo probatorio (folios 104-105) y, en lo expresado a folio 338 por el perito y su ampliación a folios 360 y siguientes. En el hecho sexto de la demanda se sostiene que "en el segundo envío se extremaron las medidas de precaución a fin de evitar algún percance". Empero no consta en el expediente prueba alguna respaldando esa afirmación, y por ello no hay razón para variar en el criterio de la Sala de que en ambos viajes hubo errónea estiba del producto y por tanto sobre el particular se rechazan los agravios de la actora. Asimismo, habiéndose determinado la responsabilidad de la demandada en el descongelamiento parcial de la mercancía exportada, resulta innecesario entonces pronunciarse sobre los demás reparos esgrimidos por los casacionistas y conducentes a ese efecto. X.- En situaciones como la presente, donde existe culpa concurrente, cada parte debe reparar el daño en la proporción causada, para lo cual el Juzgador, de acuerdo con las pruebas aportadas, establecerá cuál es esa proporción si ella no surge del daño mismo. De acuerdo con las circunstancias de cada caso, se puede disminuir el monto indemnizatorio y aun dispensar de él al autor material del hecho. Sobre el particular háyase conteste la doctrina y la jurisprudencia: "Si ambas culpas concurrieron a la producción del daño; procede en ese caso el juez a una división de la responsabilidad bajo la forma de una moderación de los daños y perjuicios reconocidos a la víctima". (Josserand L, Derecho Civil, Tomo II, Volumen 1º, página 338, N° 450, Buenos Aires, 1951). "Tratándose de culpa concurrente los Jueces Civiles que conocen de la reparación pueden reducir



equitativamente el monto de la misma". (Sala Primera, número 23 del 8 de marzo de 1972. En análoga dirección, véanse las sentencias números 263 de 15:30 horas del 22 de agosto de 1990; 2 de 15:25 horas del 9 de noviembre de 1994; y 4 de 6 de enero de 1995). Sobre el particular, la Sala Tercera también ha indicado: "En casos de concurrencia de culpa la situación debe resolverse de acuerdo con el principio de causalidad, en cuya virtud es responsable del hecho el que realizó u omitió el acto motivador y causante del mismo. Si la culpa de ambos partícipes resulta ser la generadora del suceso, ambos son responsables, pero si la culpa de uno de ellos es la determinante, sólo él es el responsable." (N° 111 de las 9:50 horas del 23 de diciembre de 1981. En igual sentido, sentencia número 676 de las 8:30 horas del 13 de diciembre de 1991). XI.- En virtud de lo expuesto, procede acoger parcialmente el recurso planteado, anular la sentencia del Tribunal y revocar la del Juzgado y, resolviendo sobre el fondo, se impone acoger, en forma parcial, la demanda, para declarar la existencia de responsabilidad concurrente de las partes."

#### **d. Concepto de Porteador y Distinción con Comisionista**

[TRIBUNAL DE CASACIÓN PENAL]<sup>10</sup>

"En el delito de apropiación indebida lo determinante es que el sujeto activo tiene en su poder el bien legítimamente. Es por ello que la conducta contraria a lo esperado linda la materia civil. El actuar del agente afecta la capacidad de disposición del bien que tiene el dueño, al abusar de su confianza. Por esta legitimidad en la posesión del bien, generalmente se adquiere en virtud de un contrato. "El objeto material está constituido por una cosa mueble ajena, concepto ya analizado en relación al hurto. Pero, además, y esto es lo propio de este delito, que haya sido recibida por un título que produzca obligación de entregarla o devolverla (por vía ejemplar se señala depósito, comisión o administración; en otros no citados por la ley, estaría el comodato, el mandato, también en virtud de un contrato de sociedad se puede producir apropiación por un socio respecto de los bienes sociales...). Pero lo básico es la unidad del título, esto es, que el título en virtud del cual se entrega la cosa mueble, sea el mismo título que da origen a la entrega o devolución (...), es por eso que otro tipo de responsabilidades que pueden surgir como indemnizaciones o intereses llegado el caso no pueden en caso alguno quedar comprendidas por el delito de apropiación indebida(...). La posición límite en la punibilidad (y correlativamente del concepto de propiedad) del delito de apropiación indebida obliga a una estricta precisión y restricción respecto del título, no todo título puede ser base para una apropiación indebida, solo y exclusivamente aquellos que permiten esa mutua relación de

limitación en la disponibilidad entre los contratantes, y que daría pie a la idea de situación de confianza entre ellos (aunque hoy esta idea, dadas las relaciones comerciales modernas, se podría decir que está desfasada en el tiempo, y, por tanto que hoy lo único a destacar es la afección a la capacidad de disposición que surge del derecho de propiedad)" (Juan Bustos Ramírez, Manual de Derecho Penal, Parte Especial, Editorial Ariel S.A, 1991, página 207). En el caso que nos ocupa, entre imputado y su empresa por una parte, y el ofendido, se dio un contrato de transporte, que se define: "El contrato de transporte es aquél por el cual el porteador se obliga, mediante un precio, a trasladar de un lugar a otro a personas o cosas"(Fernando Sánchez Calero, Instituciones de Derecho Mercantil, Editorial Clares, Valladolid, 1978, página 451). Sobre los sujetos contratantes, dice el mismo autor acerca del porteador: "Es la persona que asume la obligación de realizar el transporte. Esta nota distingue al porteador del comisionista de transportes el cual, según vimos, se compromete frente a su comitente únicamente a concertar un contrato de transporte...La cosa que va a ser objeto de transporte ha de entregarse al porteador que se encarga de su custodia" (misma obra, página 453). En cuanto a los deberes y obligaciones del porteador, señala : "Las obligaciones fundamentales del porteador son las de transportar las mercancías de un lugar a otro -que es su obligación típica- y transportarlas en buen estado, es decir, en el mismo en que las recibió (obligación de custodia)... El porteador ha de custodiar con gran diligencia la mercancía que le ha sido entregada, pues su responsabilidad es tradicionalmente grave, porque pesa sobre él la carga de la prueba de que los daños causados a las cosas durante el transporte se han debido a "caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas"...y además, aunque se haga esta prueba, el porteador será responsable si se demuestra que no empleó la debida diligencia" (obra citada, páginas 455, 456). Estas mismas obligaciones que se derivan del contrato de transporte, y atribuidas al porteador, se contemplan en nuestro Código de Comercio (véase Libro I, Título III, Capítulo quinto). El artículo 335 del Código mencionado establece, entre otras, como obligaciones del porteador: e) A cuidar y conservar las mercaderías en calidad de depositario desde que las recibe hasta que las entregue a satisfacción del destinatario; f) A entregar las mercaderías al legítimo tenedor de la guía...De acuerdo con lo indicado, el porteador se obliga a la custodia del bien recibido mediante el contrato de transporte, y a su efectiva entrega en las mismas condiciones en que lo recibió. En el caso bajo examen, se tuvo por acreditado que el imputado contrató personalmente con el ofendido el traslado del equipo de sonido a San José, y que fue él quien recibió el bien de manos del ofendido (folio 98). El traslado se haría con la empresa T., de la



cual el señor Ch. era el encargado, persona que se comprometió a entregar el bien en San José, y que debía hacerlo en las condiciones en que lo recibió, pues adquirió su custodia. Esta entrega nunca se dio. Se hace necesario determinar si le cabe al imputado responsabilidad por el hecho. Las personas jurídicas actúan a través de sus representantes, a quienes cabe responsabilidad por sus actos ante la empresa y ante terceros, responsabilidad civil y en algunos casos penal, según las circunstancias. El porteador en este caso lo era la empresa T., quien contrató a través de su encargado, señor Ch.. El imputado nunca estuvo ajeno a la negociación, puesto que fue la persona que contrata con el ofendido, la persona que recibe el bien y se compromete a entregarlo. La empresa, como persona jurídica, no puede por sí contratar ni asumir obligaciones, si no es precisamente a través de sus representantes. En este caso, el representante es quien personalmente contrata, recibe los bienes y se compromete a entregarlos, por lo que no se puede hablar de una responsabilidad objetiva, pues no estuvo él nunca al margen de la transacción, sino que fue precisamente su centro. Su compromiso, como contratante, fue entregar el bien en las condiciones en que le fue dado, pues lo recibió en custodia. Diferente sería si el imputado no hubiera estado enterado del contrato, y se le condena por su condición de representante de la empresa. En el presente caso, su responsabilidad deriva del hecho de que siendo encargado de la empresa, contrata personalmente con el ofendido, recibe los bienes y adquiere el compromiso de entregarlos, lo que nunca realiza. Hay en él conocimiento y dominio de toda la negociación, e incumplimiento en la entrega del bien. La responsabilidad que en la sentencia se le atribuye no es objetiva, sino derivada de su participación directa en los hechos. En consecuencia, el Tribunal considera que no se da el vicio de fondo alegado."

**e. Deber de Formular Reclamo Directo Contra el Porteador**

[TRIBUNAL SEGUNDO CIVIL]<sup>11</sup>

"III.- La parte actora impugna la resolución citada, en lo esencial, al señalar que la prescripción que operaría es de cuatro años, de conformidad 984 del Código de Comercio. Visto el libelo inicial del actor, tanto de los hechos de la demanda como de sus pretensiones, se desprende de manera diáfana que los reclamos contra las demandadas se producen con motivo de un contrato de transporte, al reiterar que le imputa a las accionadas la negligencia en el manejo del producto de transporte, que en este caso era un contenedor de piña en trocitos, y que de aplicarse el artículo 347 del Código de Comercio, como señala el a-quo este nunca empezó a correr al no llegar nunca la mercadería al destinatario, por cuanto, el trece de noviembre del dos mil dos

fue cuando constató que la mercadería estaba dañada por negligencia de las demandadas. Sobre este tema la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, a las quince horas del veintidós de marzo de mil novecientos noventa y uno, indico: "VII.- En relación con el tipo de contrato objeto del presente juicio, con redacción del Magistrado redactor de este fallo, en sentencia N° 94 de las 15 horas del 19 de setiembre de 1979, esta Sala ha dicho lo siguiente: "El contrato de transporte está regulado en el Capítulo V, "De los porteadores", del Título II del Libro I del Código de Comercio, que comprende los artículos 323 a 348, que se refiere al transporte de personas, cosas y noticias por cualquier medio, incluso el que se hacía por aire, en cuanto no estuviera expresamente contradicho por el Decreto Ley N° 762 de 18 de octubre de 1949, lo que luego fue modificado y pasó a ser regido por la Ley General de Aviación Civil, N° 5150 de 14 de mayo de 1973.- Sobre lo expuesto pueden consultarse los artículos 323 y 348.- Ahora bien, si el contrato regulado en el Capítulo V antes citado trata del transporte de personas, cosas y noticias, es lógico que en sus diversas disposiciones se refieran a esos aspectos, ya sea en forma genérica, en forma expresa o en forma específica, y es así como resulta lo siguiente: los artículos 324, 325, 327 y 340 son genéricos, porque no mencionan expresamente mercaderías ni personas, pero por su contenido es obvio que se aplican tanto a unas como a otras; los artículos 323, 335, 341, 342 y 346 expresamente se refieren a mercaderías y a personas; de ellos el 335 lo hace en cuanto a las personas en el inciso k); sólo se refieren a mercaderías los artículos 326, 328 a 339, 344 y 347, de los cuales y como antes se dijo, la única mención a personas está en el inciso k) del artículo 335, pero hecha esta salvedad, todos esos artículos tratan únicamente de las mercaderías; y como norma legal que se refiere sólo a las personas no hay más que una, la del artículo 345.- Se expone lo anterior para evidenciar que, aun cuando todo el Capítulo regula el transporte de personas, cosas y noticias, al menos en cuanto a las dos primeras hay normas que se aplican a ambas; pero también hay otras que no son comunes porque son de aplicación exclusiva para las mercaderías, o de aplicación exclusiva para las personas, situación que hay que tener muy en cuenta a la hora de resolver un caso como el presente.- Obsérvese, en primer lugar, con lógica elemental, que el artículo 345 está antes que el 347 y, en segundo lugar, que este último artículo, el 347 se refiere exclusivamente a mercaderías, ya que no hace ninguna mención a las personas y sí expresamente a las mercaderías, desde que en el párrafo primero se refiere a destinatario, lo mismo que en el párrafo segundo, en el que además, en cuanto al término de ocho días para el reclamo, dispone que corre "para el porteador desde el momento en que reciba la mercadería para portear o desde la entrega de la

mercadería al destinatario, según el caso; -para el remitente, desde el momento en que tenga conocimiento del daño causado- y para el destinatario desde el momento que recibe la mercadería de la estación o bodega de destino" ;.... IX.- En el presente caso, queda claro entonces que rige la prescripción de seis meses establecida por el artículo 347 del Código de Comercio, toda vez que el contrato de transportes al que se refiere este asunto, tiene como objeto una cocina, es decir, una mercadería. Igualmente es aplicable al presente asunto el plazo de caducidad de ocho días que establece el citado artículo, para el reclamo directo. Ambos plazos, el de caducidad y el de prescripción, son de aplicación para todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte de mercaderías, ya sea del cargador o del destinatario contra el porteador o transportista, o ya sea de éste último contra alguno de aquéllos (artículo 347 del Código de Comercio, párrafo 1)(la negrita es nuestra)". IV.- Este Tribunal considera que en el asunto de marras, la norma aplicable es el 347 del Código de cita como lo indica la juzgadora de primera instancia, y que en el caso sub judice efectivamente al no enviarse la mercadería a su destino al constatar la parte actora que el producto se había dañado, el plazo de prescripción comenzó a partir de este hecho que como lo indica el mismo recurrente es el trece de noviembre del dos mil dos , y conforme se desprende de los autos se notifica la demanda el veinte de noviembre del dos mil tres, es decir, había transcurrido el plazo de prescripción de seis meses. Asimismo no es de recibo el argumento del recurrente que los comunicados que hizo antes de la presentación y notificación de esta demanda interrumpieran el plazo de prescripción, al no encontrarse estos hechos dentro de los presupuestos de interrupción del artículo 977 del Código de rito. En corolario , se confirma la resolución venida en alzada, en lo apelado."

#### **f. Pago de Daños y Perjuicios por Rompimiento Unilateral**

[SALA PRIMERA]<sup>12</sup>

"I.- El 4 de mayo de 1993, Transportes Hica S.A. y Proyecto Agroindustrial de Sixaola S.A. celebraron un contrato de transporte. Establecieron un plazo de vigencia de seis meses, con la posibilidad de prorrogarlo tácitamente por períodos iguales y consecutivos. Para finalizarlo, acordaron una comunicación con un mínimo de 45 días antes del vencimiento. Su objeto fue el transporte de mercadería, especialmente banano, a cambio de una remuneración. La empresa transportista atribuye a la demandada haber incumplido el contrato, por romperlo unilateralmente pese a haberse prorrogado en forma automática. A tal efecto, acciona pidiendo su resolución y el pago de daños y perjuicios, de acuerdo con el siguiente detalle: a) ₡24.000.000.00 de sumas dejadas de

percibir por el rompimiento unilateral y extemporáneo del contrato; b) ₡3.740.000.00 correspondientes a erogaciones para liquidar los extremos laborales de los choferes contratados para brindar el servicio; c) ₡740.000.00 de alquiler de predios para aparcamiento; d) ₡1.700.000.00 y ₡1.704.603.35, por la compra de cabezales y e) ₡1.459.467.00 de reparaciones a los cabezales utilizados en el transporte del banano. Además, solicita intereses legales sobre todos los rubros y ambas costas del proceso. La accionada contestó negativamente la demanda y opuso las excepciones de prescripción, falta de derecho y sine actione agit, las cuales fueron desestimadas por el a-quo, quien acogió la acción en forma parcial, declaró resuelto el contrato y condenó a Proyecto Agroindustrial de Sixaola S.A. a pagarle a la actora el lucro cesante relativo a seis meses, cuyo monto se determinará en ejecución de sentencia; también, las costas personales y procesales. Ambas partes apelaron y el Tribunal revocó el fallo impugnado. En su lugar, acogió la defensa de prescripción y declaró sin lugar la demanda en todos sus extremos, resolviendo sin especial condenatoria en costas. II.- La actora formula recurso de casación por razones de fondo. En los dos primeros cargos, alega violación directa del artículo 347 del Código de Comercio, por interpretación errónea. Los plazos de caducidad y prescripción contemplados por esa norma, estima, únicamente operan para los reclamos derivados del transporte de mercaderías, siendo el objeto de este proceso, la resolución contractual y el pago de daños, perjuicios y costas, dado el incumplimiento unilateral de la demandada al haberlo cesado sin justa causa, todo, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 692 del Código Civil, disposición infringida por falta de aplicación, al no resolver el Tribunal, de conformidad con la causa petendi, lo que a su vez provocó la desaplicación del 984 del Código de Comercio, contemplativo de un plazo de prescripción de cuatro años, aplicable en la especie, el cual, en todo caso, afirma, no ha operado. Asimismo, indica, la errónea interpretación del artículo 347 del Código de Comercio, conduce al quebranto del ordinal 10 del Código Civil, en tanto dispone: "Las normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras en relación con el contexto...". Censura la referencia hecha por el Tribunal a la sentencia número 35 de las 15 horas del 22 de marzo de 1991, dictada por esta Sala, por cuanto, alude, a un caso relacionado con el transporte de mercadería y a los daños ocasionados a una cocina, no así al reclamo de una resolución contractual; por ende, agrega, no es procedente integrarlo al proceso, ya que la prescripción allí enunciada no es aplicable en este caso. Finalmente, protesta quebranto del artículo 221 del Código Procesal Civil, por cuanto el Tribunal, al acoger erróneamente la defensa de prescripción, infringe ese texto normativo, al fallar el asunto sin especial

condenatoria en costas. Pide a esta Sala casar la sentencia impugnada, mantener lo resuelto en primera instancia, pero acogiendo las otras pretensiones de la demanda y, en su virtud, interponer a la demandada el pago de ambas costas. III.- El punto en discusión se contrae a determinar cuál es el plazo de prescripción para las pretensiones formuladas por la actora. El Tribunal consideró procedente el previsto en el artículo 347 del Código de Comercio y, a ese respecto, contabilizando del 6 de noviembre de 1995 -fecha en que según la actora se dio por concluido el contrato- al 24 de mayo de 1996, -día en que se notifica la demanda-, declaró con lugar la defensa de prescripción, rechazando la tesis del a-quo, de que como la demanda versa sobre resolución de un contrato de transporte, no es aplicable dicha norma. Por el contrario, estimó cubierto el reclamo de resolución contractual y el pago de daños y perjuicios por el régimen prescriptivo de ese ordinal, en orden, según lo expresa, a que el artículo se refiere a "Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte" y, de esta manera, esa petición cae dentro de su ámbito de aplicación; de allí, la exigencia de intentar la notificación de la demanda judicial dentro de los seis meses contados, a partir del siguiente día de terminado el viaje y de que la mercadería esté a disposición del destinatario en la correspondiente estación o bodega; pero antes, el deber de formular por escrito cualquier reclamo dentro de los ocho días computados de la siguiente manera: para el porteador después de recibida la mercadería o de su entrega al destinatario; para el remitente, desde el conocimiento del daño causado; y en cuanto al destinatario, a partir del momento del retiro de la mercadería de la estación o bodega de destino. IV.- La recurrente discute la aplicación del canon 347 de cita y remite a la doctrina sobre interpretación normativa del artículo 10 del Código Civil, el cual censura conculcado. Dentro de los diversos supuestos ante los que el juez puede encontrarse al resolver un litigio están aquellos donde existe una norma clara, la cual, simplemente, aplica, pues su lectura no genera duda alguna, antes bien, desprende su verdadero espíritu y propósito, de modo preciso y diáfano. En otras ocasiones se enfrenta a normas que pueden crear alguna duda en atención a su contenido y alcance. Es aquí donde debe acudir a los distintos métodos interpretativos, procurando congeniarlos para lograr desentrañar el sentido de la norma y hasta quizá, si fuere posible, adaptarla a una determinada situación o realidad social. A tal efecto, el artículo 10 del Título Preliminar del Código Civil, es una importante guía, como también, en materia de interpretación de la normativa procesal, el artículo 3 del Código Procesal Civil. Claro está, no es dable, por vía de una interpretación extensiva, modificar la voluntad del legislador, cuando la disposición es clara y contundente en cuanto



a su significado y finalidad, pues no es permisible invadir el ámbito de la potestad legislativa que, constitucionalmente, está reservada a la Asamblea Legislativa. Tampoco es posible extralimitar el sentido normativo, modificando su literalidad, espíritu o los lineamientos teleológicos que incorpora, ampliándolo indebidamente, al punto de llegar a cobijar situaciones no contempladas dentro de su radio de acción. V.- Una interpretación literal y parcial del enunciado del artículo 347 del Código de Comercio, al expresar "Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte" , podría dar a entender que la totalidad de reclamaciones surgidas en el seno de un contrato de transporte o conexas a él, estarían comprendidas en esa disposición y por ende, sometidas a los plazos de caducidad y prescripción en ella contemplados. Sin embargo, ese enunciado no es absoluto, por cuanto del contexto normativo, al cual debe atenderse como método de interpretación, se obtiene que el reclamo sujeto a la caducidad de ocho días y a la prescripción de seis meses, está circunscrito a conflictos derivados de la actividad del transporte, esto es del ejercicio o ejecución material del contrato, no así a situaciones propias del negocio mismo, como resultaría ser su resolución contractual por fenecimiento unilateral e injustificado de una de las partes. Debe advertirse como, en lo atinente al régimen de caducidad y prescripción, la norma identifica con claridad los sujetos participantes de la actividad en que se manifiesta el traslado de mercaderías de un lugar a otro, a cambio de un porte o precio convenido, según doctrina del artículo 323 del Código de Comercio, siendo ellos: cargador, destinatario y porteador. Además, explica cómo han de computarse los plazos, revelando, de nuevo, aspectos de la efectiva realización del transporte. Así, establece la caducidad de ocho días, contados para el transportista o porteador, "desde el momento que reciba la mercadería" o "desde la entrega de la mercadería al destinatario" ; para el remitente, a partir de tener conocimiento "del daño causado" ; y para el destinatario, desde "que retire la mercadería de la estación o bodega del destino". Con respecto al plazo de prescripción, el párrafo segundo, in fine, estatuye: "Los seis meses para plantear la demanda judicial comenzarán a correr, en todo caso al día siguiente de terminado el viaje y que la mercadería esté a disposición del destinatario en la estación o bodega respectiva ". (El destacado no figura en el original). VI.- Es contundente la norma cuando limita la caducidad y prescripción a situaciones de ejecución contractual, propiamente, a reclamos derivados de la actividad del transporte, al establecer que el reclamo debe surgir "con motivo del contrato de transporte", es decir, con ocasión o como consecuencia del contrato, estableciendo como presupuesto el traslado de mercaderías de un sitio a otro. Sobre este último punto, ya la

Sala aclaró los alcances de esa disposición legal, cuando en la sentencia número 35 de las 15 horas del 22 de marzo de 1991, referida por el Tribunal en el fallo impugnado, dijo: "... el artículo 347 se refiere exclusivamente a mercaderías, ya que no hace ninguna mención a las personas y sí expresamente a las mercaderías... La disposición final del primer párrafo..., en relación a los seis meses para plantear la demanda, en el sentido de que es "éste el término de la prescripción que rige en esta materia", no tiene el alcance que se le quiere dar, como referida a la prescripción para toda clase de transporte de que trata el citado Capítulo V, porque al estar en un artículo en el que sólo se habla de las mercaderías, lo que significa es que ese es el término de la prescripción que rige en la materia que dicho artículo regula, sea únicamente en cuanto al transporte de mercaderías". Por consiguiente, la norma no puede ser aplicada a cuestiones ajenas a lo regulado, como es el caso de reclamos que surgen del transporte de personas, o de sucesos patológico-negociales. De esta manera, el concepto "Todo reclamo" , requiere, siempre, interpretarse en su justa dimensión, para evitar que abarque aspectos ajenos a su contenido, como podrían ser situaciones de anormalidad o afectación del contrato mismo, por ejemplo, en cuanto a su esencia, constitución o terminación. Desde esta perspectiva, la resolución contractual requerida y, en su virtud, el pago de daños y perjuicios por ella ocasionados, no están contemplados en el artículo 347 del Código de Comercio, tal y como con anterioridad lo había dispuesto esta Sala cuando, al dilucidar una discusión similar a la aquí planteada, en sentencia número 408 de las 11 horas 45 minutos del 8 de junio del 2001, aclaró el contenido y extensión de la norma, delimitando su cobertura y relativizando el concepto de: "Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte" , al exponer: " En la especie se trata de un rompimiento de un contrato surgido entre las partes para el transporte de materiales, pero no se trata del reclamo sobre los materiales de construcción transportados, materia a la cual hace referencia el mencionado artículo 347 del Código de Comercio. En razón de ello, esta Sala considera aplicable en la especie el plazo de prescripción de cuatro años". Obviamente, el espíritu de la norma es abreviar los plazos de reclamación, tratándose de pretensiones relacionadas con el desarrollo del transporte y su finalidad descansa en agilizar la solución de cualquier conflicto propio de la materia mercantil y de la ejecución de los contratos comerciales; pero, ello no puede trasladarse a otro tipo de situaciones de mayor complejidad, como la demanda de resolución contractual, independiente de lo que es el mero ejercicio del tráfico comercial resultante de la actividad del transporte de mercaderías. VII.- En consecuencia, el Tribunal interpretó erróneamente el numeral 347 del Código de Comercio y,



en esa inteligencia, desatendió el 10 del Código Civil; asimismo, violó, por inobservancia, el artículo 984 del Código de Comercio, en tanto es la norma aplicable en materia de prescripción del reclamo del actor. Ahora bien, tomando como base el punto de partida: 6 de noviembre de 1995, considerado por los juzgadores de instancia, o el 20 de setiembre de ese año, señalado por la demandada, es claro que no existe prescripción alguna, por cuanto la demanda se notificó el 24 de mayo de 1996, antes de cumplirse los 4 años previstos en ese precepto legal. Al denegar, el Tribunal, la solicitud de resolución contractual y el pago de los daños y perjuicios, también conculcó el artículo 692 del Código Civil, el cual permite petitionar esos extremos."

#### **g. Reclamo de Porteador por Costo de Flete**

[SALA PRIMERA]<sup>13</sup>

"IV.- El artículo 347 del Código de Comercio dispone que "...todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte, ya sea del cargador o del destinatario, contra el porteador, o ya sea de éste contra alguno de aquéllos, debe formularse por escrito dentro de los ocho días hábiles siguientes, pero la demanda judicial podrá plantearse dentro de los seis meses siguientes, siendo éste el término de la prescripción que rige en esta materia..." y enseguida agrega "... Los ocho días de que habla el párrafo anterior para formular el reclamo, corren para el porteador desde el momento en que reciba la mercadería para portear o desde la entrega de la mercadería al destinatario, según el caso; para el remitente, desde el momento en que tenga conocimiento del daño causado; y para el destinatario, desde el momento en que retire la mercadería de la estación o bodega de destino. Los seis meses para plantear la demanda judicial comenzarán a correr, en todo caso, el día siguiente de terminado el viaje y que la mercadería esté a disposición del destinatario en la estación o bodega respectiva". Aquí el problema a dilucidar trata de la oportunidad del reclamo del representante del porteador contra el destinatario por el flete o costo del servicio. Acogiendo las excepciones de la demandada, el Juzgado estimó que era extemporáneo, por lo que había operado la caducidad y la prescripción. El Tribunal Superior consideró que bastaba con declarar la caducidad, y así lo hizo, señalando que pronunciada ésta carecía de interés la prescripción semestral. El recurrente arguye, como ya se expuso, la violación directa de la referida norma junto con otras del propio Código de Comercio. Así planteado el tema, lo primero que cabe preguntarse es si, efectivamente, dentro de esos ocho días, le asistía o no al porteador interés en hacer una reclamación para el pago del flete. Porque, lógicamente, la caducidad no podía darse si por alguna razón el derecho no era entonces exigible. Es de suyo obvio que la

inercia justificadora de la caducidad importa el abandono de un derecho cuyo ejercicio es posible legalmente. En tesis de la actora, el reclamo no se hizo dentro de los ocho días porque había un convenio con la destinataria conforme al cual se le concedía un plazo de treinta días para el pago del porte, de modo que, bajo esta premisa, ningún sentido tendría hacer protesta de pago antes del vencimiento de ese plazo, que habría operado como sustitutivo del legal. Cobra importancia, en esta argumentación, lo que estatuye el artículo 336, párrafo a), cuyo quebranto también se invoca, pues expresamente autoriza a convenir la fecha del pago del servicio, lo que implica ciertamente la posibilidad legal de extender, vía convenio, el término dentro del cual puede reclamarse la cancelación del flete. V.- El Tribunal, en el fallo que aquí nos ocupa, considera que la actora no demostró haber formulado por escrito su reclamo en los ocho días preceptuados por el supra citado artículo 347 y por eso arguye que "...aunque la demanda se presentó dentro de los seis meses de que habla el artículo mencionado, ésta no puede prosperar, porque se operó la caducidad..." por el transcurso de aquel primer plazo. Por otra parte, en relación a las facturas que supuestamente se otorgaron para documentar el crédito y que servirían de sustento a la actora para argüir la existencia de un plazo convencional de treinta días, estimó que tales facturas no constaban en autos y que en todo caso, aun admitiendo su existencia, el reclamo tampoco se había hecho dentro de ese lapso. VI.- La excepción previa de caducidad o de prescripción puede dirimirse interlocutoriamente cuando los hechos que determinan su procedencia o improcedencia son definitivos e incontrastables, porque si existe al menos la posibilidad de que se modifiquen con prueba pendiente de recepción, las normas del debido proceso obligan a reservar su decisión para la sentencia de fondo. Adviértase que el párrafo final del artículo 307 del Código Procesal Civil arbitra esta solución para el supuesto de excepciones oponibles después de la contestación de la demanda o contrademanda, pero esto no obsta a que pueda aplicarse lo propio a aquellos casos en que la decisión, por existir la posibilidad de allegar elementos de juicio que varíen los hechos vinculados con la defensa, resulte prematura. VII. En el caso bajo examen, la actora invoca la existencia de un acuerdo con la demandada, conforme al cual se había concedido a ésta un plazo de treinta días para que pagase el porte o flete. Ciertamente, no constan en autos las facturas en que se documenta el adeudo, pero si hay una petición de la accionante para que el apoderado de la accionada reconozca unos documentos y conteste un interrogatorio insertos ambos en plica cerrada, prueba que al fallarse la defensa no se había recibido. Es palmario que esa prueba está íntimamente relacionada con los hechos que puedan determinar la procedencia o improcedencia de la caducidad. Por eso

la Sala, aunque esto a la postre no afecte la decisión, considera pertinente señalar que la resolución de las defensas era a su juicio prematura. VIII. Según se expuso anteriormente, aparte de censuras relativas a una supuesta mala apreciación del elenco probatorio, el cargo más importante dice de una violación directa del artículo 347 del Código de Comercio, por errónea interpretación de su texto. La Sala admite que se dio este yerro, porque en efecto, en su opinión, para resolver el diferendo no era aplicable parte de las disposiciones de esa norma. Cabe a ese respecto explicar por qué se sostiene lo anterior. Tratándose del contrato de transporte el pago por el precio del servicio es un derecho del porteador que nace en el mismo momento en que se conviene el contrato y en particular cuando los contratantes firman la guía (artículos 329 inc. e) y 336 inc. a) ambos del Código de Comercio). Es a su vez una obligación del remitente o del destinatario, según se haya convenido (artículos 333 inc. g) y 337 inc. d) ibídem). Ese derecho es exigible sin ulterior trámite al suscribirse la guía, salvo convenio en contrario. Consecuentemente no tiene el porteador que realizar ninguna gestión para conservarlo o exigirlo, excepto protestarlo a tiempo, lo que implica en este caso hacerlo dentro de los seis meses siguientes a la entrega de la mercadería. Los reclamos a que se refiere el supracitado artículo 347 conciernen exclusivamente a situaciones ocurridas en la ejecución del contrato constitutivas de un incumplimiento o de una modificación de lo originalmente pactado, que el perjudicado debe lógicamente protestar en resguardo de sus intereses, y es precisamente bajo este supuesto que el Código le confiere a esa parte un plazo para hacer un reclamo en consideración a que la otra debe tener a su vez la oportunidad de pronunciarse bien para acoger la reclamación o bien para denegarla. Véase que conforme a la ley el porteador está en posibilidad de hacer ese reclamo a partir de la recepción de la mercadería, no antes, lo que tiene lógica porque no es sino de ese momento en adelante que puede para él ocurrir una vicisitud que justifique protestar una modificación o un irrespeto a lo convenido, como sería, verbigracia, la recepción de bienes distintos a los descritos en la guía. El precio del transporte, como la obligación del porteador de entregar la mercadería a su destinatario, no requieren de un especial reclamo, porque son estipulaciones esenciales del contrato admitidas expresamente por las partes con cuyo consentimiento basta para su existencia y exigibilidad. En la situación que nos ocupa el porteador no tenía obligación de hacer ningún reclamo, máxime si estaba de acuerdo en que el transporte no se pagase de inmediato sino dentro de un plazo. Quien podía disputar el pago, era el destinatario, si tenía alguna razón para hacerlo y en este caso el plazo de ocho días corría contra él. En consideración a lo anterior, lleva razón el

actor recurrente al denunciar una violación, por aplicación indebida del tanta veces mencionado artículo 347, que justifica quebrar el fallo, para resolviendo sobre el fondo, revocar la sentencia de primera instancia, desestimando las excepciones previas de caducidad y prescripción, esta última porque como lo señaló el Juez, la demanda se formuló dentro de los seis meses que indica este artículo."

#### **h. Retención del Bien por el Porteador**

[SALA PRIMERA]<sup>14</sup>

"X.- El derecho de retención constituye una garantía de cumplimiento de las obligaciones, por el cual la ley autoriza al acreedor a mantener la posesión de un bien, que no es de su propiedad, como medio de coacción para el pago de una obligación jurídica. El acreedor no puede disponer del bien de ninguna forma, solo tiene derecho a retenerlo, siempre y cuando la ley lo autorice expresamente. Como ejemplos pueden citarse los artículos 279, inciso 3, 502, 1072, 1073, 1143, 1182, 1195, 1277 y 1338 del Código Civil, y 336 inciso g) del Código de Comercio, este último referido a la materia que nos ocupa. Cuando cesa la situación que la ley toma en cuenta para autorizar el derecho de retención, éste se extingue y surge para el propietario del bien el derecho de poseerlo nuevamente, pudiendo ejercer las acciones necesarias para tal efecto, dentro del plazo de prescripción ordinaria que rija en la materia de que se trate, sea civil o comercial. Es claro que ese derecho para exigir la devolución del bien, deriva de la propiedad y no del contrato de transporte, por lo que es independiente de éste. Lo derivado del contrato de transporte es el derecho de retención del transportista, el cual está directamente ligado al derecho de cobro del flete, que es su presupuesto necesario. Al extinguirse ambos, pues uno va ligado al otro, desaparece la legitimación que tenía el transportista para retener un bien ajeno, concretamente la cocina del demandante, por lo que, al no existir ya ningún título para retenerla, lo lógico y justo es que deba ser devuelta a su legítimo propietario. El plazo de prescripción para solicitar la devolución del objeto transportado corre entonces a partir de la fecha en que se extinguió la obligación de pago por prescripción, y feneció en consecuencia el derecho de retención que asistía al transportista. Claro está que, si bien el actor tiene derecho para reclamar la devolución del bien que es de su propiedad, no lo tiene para reclamar daños y perjuicios por la retención que se produjo con motivo del no pago del flete, puesto que el acreedor actuó en su legítimo derecho, hasta que se operó la prescripción del derecho de cobro derivado del contrato de transporte, según se dijo. Por ese motivo, y por la extinción del derecho del actor a reclamar

los daños y perjuicios derivados del transporte, el Tribunal declaró sin lugar la demanda en cuanto a los reclamos del actor para el pago de los daños causados a la mercadería transportada y perjuicios irrogados por la retención misma."

**FUENTES CITADAS:**

*Centro de Información Jurídica en Línea*  
*Convenio Colegio de Abogados – Universidad de Costa Rica*

---

- 1 MORA, Fernando. Delimitación del Concepto de Auxiliares del Comerciante. *Revista de Ciencias Jurídicas*. (No. 15): pp. 251-255, San José 1970.
- 2 MORA, Fernando. Delimitación del Concepto de Auxiliares del Comerciante. *Revista de Ciencias Jurídicas*. (No. 15): pp. 273, San José 1970.
- 3 MORA ROJAS, Fernando. Los Agentes Auxiliares en la Ley Costarricense. *Revista de Ciencias Jurídicas*. (No. 10): pp. 176-177, san José, diciembre 1967.
- 4 MORA ROJAS, Fernando. Los Agentes Auxiliares en la Ley Costarricense. *Revista de Ciencias Jurídicas*. (No. 10): pp. 177-179, san José, diciembre 1967.
- 5 CALVO QUESADA, Mileidy María y ROJAS CHAVES, Daver Antonio. El porteador: la legalización del taxiste informal en Costa Rica. Tesis para optar al grado de Licenciatura en Derecho. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, 2006. pp. 132-138.
- 6 Ley Número 3284. Costa Rica, 24 de abril de 1964.
- 7 SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución No. 644-2002, de las dieciseis horas con treinta y cinco minutos del veintiuno de agosto de dos mil dos.
- 8 SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución No. 101-2001, de las quince horas con veinte minutos del veintiseis de enero de dos mil uno.
- 9 SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución No. 653-1999, de las quince horas con veinte minutos del veintiseis de enero de mil novecientos noventa y nueve.
- 10 TRIBUNAL DE CASACIÓN PENAL. Resolución No. 831-1997, de las trece horas con treinta minutos del diez de octubre de mil novecientos noventa y siete.
- 11 TRIBUNAL SEGUNDO CIVIL. SECCIÓN PRIMERA. Resolución No. 86-2005, de las ocho horas con cincuenta minutos del dieciocho de marzo de dos mil cinco.
- 12 SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución No. 644-2002, de las dieciseis horas con treinta y cinco minutos del veintiuno de agosto de dos mil dos.
- 13 SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución No. 25-1997, de las catorce horas con diez minutos del dieciseis de abril de mil novecientos noventa y siete.

14SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución No. 35-1991,  
de las quince horas del veintidós de marzo de mil novecientos noventa  
y uno.