



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 ENCOMIENDAS

RESUMEN: Este informe nos brinda una perspectiva básica y general sobre la figura del contrato de transporte en nuestro medio, específicamente el transporte de mercaderías, haciendo especial énfasis en las llamadas encomiendas.

SUMARIO:

1. CONTRATO DE TRANSPORTE

a. Definición

b. Naturaleza Jurídica

c. Elementos

i. Personales

1. El porteador

2. El cargador

3. El destinatario o Consignatario

ii. Reales

1. El objeto

2. El porte

iii. Formales

1. La carta Porte o Guía

d. Características

i. Bilateral

ii. Consensual

iii. Detracto sucesivo

iv. Nominado o Típico

v. Oneroso



- vi. No formal
- vii. De adhesión o Contrato Tipo
- viii. Comercial
- e. Encomiendas
 - i. Transporte de mercaderías a través de Empresas Públicas de Transporte

2. NORMATIVA

- a. Código de Comercio
- b. Código Civil
- c. Reglamento del Transporte Automotor de Carga Local

3. JURISPRUDENCIA

- a. Concepto
- b. Interpretación normativa
- c. Análisis sobre responsabilidad civil e indemnización
- d. Retención del bien por el porteador



DESARROLLO:

1. CONTRATO DE TRANSPORTE

a. Definición

"El contrato de transporte terrestre de mercaderías es aquél por el cual una empresa porteadora se obliga, mediante el pago o promesa de pago de un porte o flete, a recibir de una persona denominada cargador los efectos que ésta le entregare, y a transportarlos a un lugar determinado, y entregarlos a su vez, a otra persona llamada destinatario o al mismo cargador, asumiendo profesionalmente los riesgos provenientes de esos actos."¹

b. Naturaleza Jurídica

"Como contrato comercial, el transporte de mercaderías tiene una naturaleza jurídica propia y autónoma; goza de una individualidad que le brinda el Código de Comercio que lo distingue de las demás figuras contractuales.

(...)

Pero en nuestra opinión lo que se pacta es el transporte en sí, desde que comienza con la entrega de las mercaderías al porteador para su traslado y que finaliza con la llegada a su destino final, cuando el destinatario las recibe.

Como se expresó, al contrato en estudio se le asocia con otros de convenio, pero al tener particularidades propias se constituye en un tipo especial de contrato que cuenta con su regulación específica en el Código de Comercio, a partir del artículo 323; y en el Código Civil en los artículos 1175 y siguientes.

En otras palabras, él por sí mismo se constituye en una clase de contrato independiente de todos los demás. Es un contrato nominado."²

c. Elementos

i. Personales

1. El porteador

"El porteador es aquella persona física o jurídica que contando con la adecuada organización, se compromete a trasladar por sí misma a una persona o cosa desde un lugar a otro, con arreglo a las condiciones estipuladas.

(...)

Para el autor Federico Videla, las obligaciones del porteador son, "firmar los correspondientes ejemplares de la carta de porte, recibir las mercancías, custodiarlas, efectuar el transporte previsto, ajustarse a las instrucciones del expedidor, entregar las mercancías al destinatario y restituir el precio cuando no realizó



total o parcialmente el viaje pactado".

(...)

No solo tiene obligaciones que cumplir el porteador, a pesar de que en la práctica son las que gozan de mayor importancia, sino que también posee una serie de derechos, que en nuestra legislación se encuentran regulados en el Artículo 336 del Código de Comercio."³

2. El cargador

"Al cargador se le conoce también dentro del lenguaje mercantilista con el nombre de remitente. Es este sujeto el que solicita el transporte, razón por la cual, bien se le puede considerar como el acreedor del transporte en su fase constitutiva.

Es muy importante que el remitente de la mercadería actúe en su propio nombre, no obstante de que es indiferente para efectos de validez contractual, el que actúe en su cuenta propia o no; que sea o no el propietario de los bienes que deban ser transportados; esto porque su posición jurídica dentro del contrato está totalmente desligada del título jurídico que le permite disponer de la cosa."⁴

3. El destinatario o Consignatario

"Por consignatario o destinatario ha de estimarse a la persona física o jurídica que puede ser coincidente con el mismo cargador o remitente, a la cual de acuerdo con la documentación formalizada, debe hacerse entrega de la remesa y cuyo favor se transfieren todos los derechos que se derivan del contrato de transporte.

(...)

Para Federico Videla, los derechos del consignatario son: a-) poder exigir el cumplimiento del contrato de transporte, b-) le avise de la llegada y le entregue la mercancía, c-) rehusar de la carta de porte y demandar al transportista para hacer efectiva su responsabilidad.

(...)

Las obligaciones del consignatario según lo dice Videla son: a-) Presentar la carta de porte para recibir las mercancías, b-) Pagar el precio de transporte cuando se ha convenido así, y c-) formular la protesta además de solicitar la indemnización."⁵

ii. Reales

1. El objeto

"Es criterio casi generalizado de los doctrinistas mercantiles y de la mayoría de los Códigos de Comercio, considerar como objetos de este tipo de contratación, las mercancías y las personas. En mi opinión personal, considero que está incompleta esta enumeración, ya que considero que cualquier objeto que ocupe un lugar en el espacio puede ser considerado como objeto de susceptible transporte



de un lugar a otro, median, te una contratación. Hay otros tipos de objetos como títulos valores, dinero, noticias, y muchos otros que no son mercaderías, y no obstante son susceptibles de participar como cosas objeto de un contrato de transporte y, asustándonos a lo que es considerado casi por unanimidad, quedarían excluidos.

También pueden ser considerados como cosas objeto del contrato aquellas que se encuentran fuera del tráfico jurídico ordinario, tales como los cadáveres.

Nuestro ordenamiento comercial en el artículo 323 del Código de Comercio es claro y preciso al enumerar los objetos del contrato de transporte, toma en cuenta como tales a la persona, cosa en general y las noticias, como quedó dicho anteriormente. Por este contrato pueden ser transportadas de un lugar a otro, tanto las cosas mercantiles como todas aquellas susceptibles de cambiar de lugar en el espacio, por intervención del hombre» con lo que sustento mi posición antes mencionada.”⁶

“Así, pues, la carga debe tener un peso que no exceda la capacidad de los vehículos; si excediere, el porteador puede negarse con justa razón a transportarlos; asimismo, la carga no debe tener un volumen que sobresalga de los vehículos o exceda la altura permitida por las reglamentaciones por razones de seguridad del tránsito.”⁷

2. El porte

“El porte o flete es el precio que paga el cargador para que el porteador realice el traslado de los efectos; constituye un elemento esencial en el contrato de transporte.

El traslado de la carga y el porte son la causa final del contrato, es decir, la contraprestación que persigue cada una de las partes en el acto. El porteador persigue, en concreto y como finalidad del acto, que el cargador pague el porte flete.”⁸

“Desde el punto de vista técnico-jurídico, el precio debe ser representado en dinero y fijado de conformidad a las tarifas usuales y proporcional a la distancia que haya de recorrerse. El porte puede ser cancelado al porteador tanto por el remitente como por el destinatario, ene. Primer caso se le llama “porte pagado” y en el segundo “porte debido”.⁹

iii. Formales

1. La carta Porte o Guía

“Históricamente este documento era una verdadera carta dirigida por el remitente al consignatario, con el fin de hacerle saber la llegada de las mercancías, su descripción y las condiciones del



contrato, con indicación del precio si había de pagarlo el destinatario. Esta naturaleza suya explica que, inicialmente, fuese el porteador el interesado en reclamar, para descarga suya, la carta de porte al remitente. Más tarde se concede también al remitente al derecho a obtener un duplicado suscrito por el porteador, destinado a servir también como medio de prueba contra éste en sustitución del recibo de la mercancía.

Se puede definir esta como: "Un título de crédito que el porteador expide al cargador al recibir la mercancía porteada y que da derecho a un tenedor legítimo a recoger la mercancía porteada en el lugar de destino".¹⁰

1.- Elementos Personales:

Como elementos personales de las guías, se consideran que deben mencionarse los nombres; apellidos y domicilios, tanto del remitente como del porteador, como del consignatario.

2.- Elementos Reales:

Los elementos reales se traducen en la mención o designación de las mercaderías que haya que transportar, expresando su calidad, peso, marcas o signos externos que las identifiquen, número de bultos, precio del transporte, condiciones de pagos y seguros, si los hubiere.

3.- Elementos relativos a la prestación del Porteador:

Los elementos relativos al porteador en las guías son la designación de la forma en que llevará a cabo el transporte, precio del flete, fecha y lugar de la expedición de la guía, lugar en que se le entregó al porteador, lugar y plazo de entrega y la firma de las partes."¹¹

d. Características

i. Bilateral

"El contrato de transporte terrestre de mercaderías es un contrato sinalagmático o bilateral perfecto, crea obligaciones y derechos a cargo de cada una de las partes. El remitente y el transportador quedan recíprocamente obligados. El primero a pagar el precio pactado y el segundo a trasladar los objetos. Pero respecto a esta cualidad se le debe hacer una acotación : es bilateral al inicio del acuerdo, porque una tercera parte llega a formar parte del contrato cuando el porteador llega al lugar de destino, este es el consignatario, la persona a quien va dirigida las mercaderías. Este dará su consentimiento y llegará a formar parte del acuerdo si recibe los efectos y paga el porte si le corresponde hacerlo. También podría suceder que el contrato al principio es bilateral entre este consignatario y el porteador, si es el primero quien contrata el servicio, y el cargador va a aceptar cuando entregue



las mercancías para que puedan ser trasladadas.”¹²

ii. Consensual

“El contrato de transporte terrestre es consensual, lo que significa que, desde que las partes expresan su consentimiento para la celebración del acto, éste queda perfeccionado y desde ese momento mismo comienza a producir sus efectos propios...”¹³

iii. Detracto sucesivo

“Es un acto o contrato de detracto sucesivo o de ejecución continuada, dado que las prestaciones recíprocas que el contrato pone a cargo de uno u otro sujeto no se agotan en un instante, sino que se proyectan en el tiempo hasta la extinción del contrato. Las partes quedan vinculadas y recíprocamente obligadas la una hacia la otra, hasta la extinción del contrato.”¹⁴

iv. Nominado o Típico

“Es un contrato nominado en tanto la ley le otorga un nombre jurídico o denominación específica que lo identifica. La ley lo regula en forma específica y sistemática ya que determina: los sujetos que intervienen, los derechos y obligaciones de los sujetos, las consecuencias por el incumplimiento de las obligaciones, las eximentes de responsabilidad, etc.”¹⁵

v. Oneroso

“Es un acto jurídico oneroso y no gratuito, porque las ventajas o beneficios que el acto procura a una u otra parte no le son concedidos sino por una prestación que ella ha hecho a la otra o que se obliga a hacerle,(...). Las partes intercambian prestaciones recíprocas, transporte del objeto por porte o flete, y estas prestaciones tienen, evidentemente, un contenido o valor económico que se mide con el común denominador de los valores, de los cambios y de los pagos, esto es, en dinero.”¹⁶

vi. No formal

“El artículo 411 del Código de Comercio indica que los contratos de comercio no están sujetos, en cuanto a su validez, a formalidades especiales. Exceptuando los que la ley exige que se otorguen en escritura pública u otras determinadas formas o solemnidades. El contrato de transporte terrestre de mercaderías puede celebrarse verbalmente sin sujetarse a ninguna formalidad, es suficiente con una llamada telefónica para acordar el servicio, y la guía se firma por el cargador cuando este entregue la mercadería. O se puede dar asimismo de manera tácita cuando en una empresa ya existen tarifas fijas, el remitente sólo se presenta a dejar la



mercadería y el porteador se la recibe a cambio del pago del flete, esto se da en el servicio de encomiendas que brindan las empresas de autobuses.

Esta característica por consiguiente, también se refiere que puede ser probada su existencia por todos los medios admitidos en materia comercial, cuando no hubiere guía o carta de porte. Pero se deberá probar necesariamente la entrega de la carga y su correspondiente opción por parte del porteador."¹⁷

vii. De adhesión o Contrato Tipo

"En materia de contratos escritos, para la agilidad que la actividad necesita, cuando se trata de empresas porteadoras, generalmente las condiciones contractuales están previamente dispuestas. El otro contratante no participa en la determinación del contenido, y solamente se adhiere a este contenido por medio de su anuencia a firmar.

Para no realizar un contrato por cada transporte que se convenga, la empresa tiene listos contratos para ser firmados por el cliente, los cuales facilitan los negocios repetidos o en masa."¹⁸

viii. Comercial

"Es un contrato típicamente comercial, cuando el ejercicio de la actividad lo efectúa una empresa porteadora..."¹⁹

e. Encomiendas

i. Transporte de mercaderías a través de Empresas Públicas de Transporte

"Los transportes de mercaderías que se realizan por medio de este tipo de empresas son las llamadas "encomiendas". Además de trasladar pasajeros y sus respectivos equipajes, algunas de las líneas de autobuses que realizan recorridos de largas distancias cuentan con servicio de carga a cambio del pago de una determinada tarifa.

Sin embargo, legalmente existe una prohibición para realizar esta actividad. El artículo del Reglamento del Transporte Automotor de Carga Local apunta:

"Es terminantemente prohibido el transporte de carga o mercancías en vehículos destinados al transporte de pasajeros, salvo el equipaje de estos y el correo."

En principio, la labor de correo puede abarcar el envío tanto de correspondencia, documentos y dinero, como también paquetes conteniendo objetos. Lo que pasa es que por medio de dichos paquetes se ha acostumbrado la expedición de mercaderías por parte de los comerciantes. Lo que el Reglamento trata de regular es la cantidad y tamaño de las mercaderías creadas. Las empresas de



autobuses tienen como fin primordial el traslado de personas, pero se les permite ofrecer el transporte de objetos si queda espacio en el vehículo y no entorpezca el servicio que se brinda a los pasajeros.

Según la entrevista realizada a los personeros de las empresas Auto Transportes Tilarán S.A. y Transportes La Cañera S.A., el funcionamiento del envío de paquetes es el siguiente: el cargador debe llevar a la estación el paquete que desea enviar, cerrado y debidamente empacado, rotulado con el nombre del destinatario y el lugar exacto del destino. El encargado de recibirlo debe llenar la guía, entregarle el original y una copia al chofer del vehículo y otra copia al remitente. Este último puede pagar el flete o indicar que será cancelado por el destinatario, deberá entonces indicarse en la guía si el porte está pagado o si se adeuda (si el bulto viaja a "porte pagado" o a "porte debido").

La guía utilizada en estos casos contiene:

1. fecha de la entrega
2. fecha y hora del envío
3. nombre del remitente y su número de cédula
4. contenido del paquete
5. nombre del consignatario y su número de cédula
6. precio del flete
7. valor declarado de la carga
8. firma del remitente
9. firma del consignatario al retirarla

Al llegar al lugar de destino, el chofer entrega al encargado del lugar de destino las guías. El consignatario debe presentarse al local a retirar la carga, presentando su cédula. Generalmente lo que las empresas hacen es asignar un número a cada paquete para facilitar su localización y su entrega; quien lo deba recibir sólo pregunta por el número que le corresponde.

Al destinatario después de firmar el original y la copia de la guía que el chofer portaba, le entrega su respectivo paquete y dicha copia.

(...)

Por esto es importante que el remitente sepa de antemano las condiciones que las empresas de transporte público establecen en caso de daños o pérdidas de las mercaderías, y si desea enviar algo con un alto valor, que lo declare como tal, para asegurarse una indemnización adecuada.

Es importante también que el remitente indique en el paquete si las mercaderías son tiles o si sólo se pueden manipular de cierta manera, porque en el punto 5 de las indicaciones de la guía, la empresa no se responsabiliza por los daños que se produjeran a la mercadería por manipuleo normal.



El artículo 343 del Código de Comercio dicta las obligaciones de las empresas públicas de transporte. Su inciso a. indica el deber de imprimir sus reglamentos y colocarlos en un lugar visible en las estaciones y las bodegas, y el inciso b. la obligación de entregar a los cargadores la guía de porte respectiva.

En el inciso c. del mismo artículo, se les exige a la empresa emprender y concluir el viaje en los días y horas que la misma anuncie aunque en el vehículo sobre espacio.

El inciso d. dicta que la carga debe entregarse en los puntos convenidos y que se hará al legítimo tenedor de la guía. Cuando expliqué el funcionamiento de este tipo de transporte, mencioné que el legitimado para retirarla es quien presente su cédula de identidad y ésta coincida con los datos que contiene la copia de la guía adjunta al paquete. Pero si el destinatario no acude a retirar la mercadería, el interesado para hacerlo será el legítimo tenedor de la guía: el remitente o, si la endosó o la entregó, un tercero.

El inciso e. del artículo mencionado dicta la prohibición de variar las tarifas establecidas que el organismo competente lo haya aprobado. Pero en cuanto a las tarifas de los servicios de encomiendas no hay lineamientos oficiales, en las empresas de transporte público existe una liberación de los precios en esta clase de servicios. Cobran según el tamaño y peso del paquete, tienen otra tarifa si de trata de sobres con documentos o dinero, y como se dijo anteriormente el raso también varía si el remitente declara el valor de la mercadería a transportar.

Si la mercadería no es retirada después del plazo que ha establecido determinada empresa para tal fin, se empieza a cobrar una tarifa por cada día de bodegaje. Y si ha «unido el tiempo en que el porteador permite que la carga pueda permanecer en sus «legas sin que sea reclamada y el destinatario no pueda ser habido, el porteado puede recurrir | depósito y remate de la misma, según se disponga en los actos de jurisdicción voluntaria. El producto del remate va a cubrir el porte, intereses y demás gastos debidos a la empresa, y si quedare remanente, se pondrá a disposición del destinatario.”²⁰

2. NORMATIVA

a. Código de Comercio²¹

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.

(Así reformado por la Ley No. 5217 del 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.- El 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 su calidad genérica, peso, medida o número, marcas o signos exteriores de las envolturas que los contienen;
- e) Precio de transporte, indicando si esta 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 transmisible 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 de 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.

En 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 esta 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 reembolsarle 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 esta 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 extravió 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 de 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 mercancías 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 verificare 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 del 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 portador 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.

(Reformado tácitamente en cuanto a transporte de personas, por artículo 2 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, No. 3503 del 18 de mayo de 1965 y sus reformas)

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 hiciere, 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.

(*) Nota: Corresponde al actual artículo 169 del Código de Familia.

ARTÍCULO 346.- Serán nulos y de ningún valor ni efecto los documentos y piezas en que la empresa decline o 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 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, 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 del 18 de octubre de 1949. (Nota: se refiere a la Ley de Aviación Civil, materia regulada hoy por Ley No. 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas)

b. Código Civil²²

ARTÍCULO 1175.- El contrato de transporte se reputa celebrado desde que el porteador o sus comisionados al efecto, hayan recibido los objetos que deban transportarse.

ARTÍCULO 1176.- Tratándose de empresarios de transportes, podrá probarse por testigos la existencia del contrato de transporte y la entrega a aquéllos de las cosas que forman el objeto del contrato cualquiera que sea el valor de ellas.



ARTÍCULO 1177.- El porteador es responsable de la pérdida o de las averías de las cosas que le hayan sido confiadas, salvo pacto en contrario.

ARTÍCULO 1178.- El porteador que no entrega las cosas cuyo transporte se le ha confiado, responde del valor íntegro de ellas.

Mas si se tratare de títulos de crédito, de dinero, alhajas u otros objetos preciosos encerrados en un paquete, valija u otra cosa, el Juez para fijar la responsabilidad, atenderá a la apariencia del objeto transportado y al modo y condiciones del transporte.

ARTÍCULO 1179.- Cuando no se pudiere demostrar por otros medios el valor de las cosas de que es responsable el porteador, el Juez es autorizado a definir el juramento al consignante o viajero.

ARTÍCULO 1180.- Responden también los conductores de los daños causados por retardo en el viaje, o por no cumplir de cualquier otro modo su contrato, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

ARTÍCULO 1181.- Las acciones que nacen en pro o en contra de los porteadores, no duran más de seis meses después de concluido el viaje.

ARTÍCULO 1182.- Los porteadores tienen derecho a retener los objetos que se les hayan confiado, hasta que se les pague el valor de los fletes y el de las expensas ocasionadas por la conservación de dichos objetos.

c. Reglamento del Transporte Automotor de Carga Local²³

ARTÍCULO 5º-Es terminantemente prohibido el transporte de carga o mercancías en vehículos destinados al transporte de pasajeros, salvo el equipaje de estos y el correo. Igualmente está prohibido el transporte de pasajeros en vehículos de carga, salvo los que componen la tripulación, cuyo número será fijado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes de acuerdo con la capacidad de la cabina. Se exceptúan de la anterior prohibición los permisos para el transporte de trabajadores en actividades agropecuarias, que otorgue la Dirección General de Transporte Automotor de acuerdo con el artículo 81 de la ley N° 5930 (Ley de Tránsito).

Artículo 17.-Las tarifas o fletes aplicables a los diferentes tipos de servicios de transporte comercial de carga local, continuarán siendo fijados de acuerdo con la libre oferta y demanda, pero su monto y sistema de aplicación deberán ser notificados a la Dirección General de Estudios Técnicos del Ministerio, con la



solicitud del permiso y cuando se produzcan variaciones apreciables, reservándose el Ministerio el derecho de requerir la no aplicación de las mismas si el interés público así lo justificara.

ARTÍCULO 18.— De acuerdo con el tipo de servicio de que se trate, las tarifas serán fijadas por tonelada-kilómetro, por metro cúbico-kilómetro o por contrato entre las partes cuando el tipo de servicio o características de la mercancía no se presta para la fijación de un flete normalizado.

ARTÍCULO 19.— Para la fijación de tarifas el Ministerio velará porque estas se calculen con base en criterios de eficiencia y normas modernas de organización y funcionamiento, acordes con el tipo de servicio y características de la Empresa y que permitan un rédito justo al capital invertido.

Para poder cumplir con este cometido, las empresas prestatarias estarán obligadas a aportar a la Dirección General de Estudios Técnicos, cuando esta lo requiera, la información pertinente relacionada con sus operaciones, que permita una adecuada comprobación del valor justo de las tarifas, lo que podrá hacerse sobre la base de modelos estadísticos que garanticen una adecuada fijación.

3. JURISPRUDENCIA

a. Concepto

"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."²⁴

b. Interpretación normativa

"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 portadores", 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 refiera 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); solo 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 solo a las personas no hay más que una, la del artículo 345."²⁵

c. Análisis sobre responsabilidad civil e indemnización

"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." (Nº 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."²⁶

d. Retención del bien por el porteador

"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."²⁷

FUENTES CITADAS

-
- ¹ SOLER Aleu, Amadeo. Transporte Terrestre. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1980. p. 3. (Localizado en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 343.093 S685t).
 - ² TACSAN Chen, Soilen. El contrato de transporte terrestre de mercaderías por carretera. Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1999, pp. 8, 14 y 15. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3444).
 - ³ JIMÉNEZ Solano, Federico José. Contrato de transporte aéreo de carga. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 2002, pp. 126, 127 y 133. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3882).
 - ⁴ LUQUE Fernández, Álvaro. El contrato de Transporte (su tipificación). Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1976, pp. 72-73. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 524).



-
- ⁵ JIMÉNEZ Solano, Federico José. Contrato de transporte aéreo de carga. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 2002, pp. 165, 167 y 170. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3882).
- ⁶ LUQUE Fernández, Álvaro. El contrato de Transporte (su tipificación). Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1976, pp. 74-75. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 524).
- ⁷ SOLER Aleu, Amadeo. Transporte Terrestre. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1980. p. 10. (Localizado en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 343.093 S685t).
- ⁸ SOLER Aleu, Amadeo. Transporte Terrestre. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1980. pp. 11-12. (Localizado en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 343.093 S685t).
- ⁹ LUQUE Fernández, Álvaro. El contrato de Transporte (su tipificación). Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1976, p. 79. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 524).
- ¹⁰ PUENTE citado por JIMÉNEZ Solano, Federico José. Contrato de transporte aéreo de carga. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 2002, pp. 40-41. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3882).
- ¹¹ LUQUE Fernández, Álvaro. El contrato de Transporte (su tipificación). Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1976, p. 86. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 524).
- ¹² TACSAN Chen, Soilen. El contrato de transporte terrestre de mercaderías por carretera. Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1999, p. 15. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3444).
- ¹³ SOLER Aleu, Amadeo. Transporte Terrestre. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1980. p. 13. (Localizado en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 343.093 S685t).



-
- ¹⁴ SOLER Aleu, Amadeo. Transporte Terrestre. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1980. p. 15. (Localizado en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 343.093 S685t).
- ¹⁵ TACSAN Chen, Soilen. El contrato de transporte terrestre de mercaderías por carretera. Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1999, pp. 17-18. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3444).
- ¹⁶ SOLER Aleu, Amadeo. Transporte Terrestre. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1980. p. 14. (Localizado en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 343.093 S685t).
- ¹⁷ TACSAN Chen, Soilen. El contrato de transporte terrestre de mercaderías por carretera. Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1999, pp. 18-19. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3444).
- ¹⁸ TACSAN Chen, Soilen. El contrato de transporte terrestre de mercaderías por carretera. Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1999, p. 20. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3444).
- ¹⁹ SOLER Aleu, Amadeo. Transporte Terrestre. Buenos Aires: Editorial Astrea, 1980. p. 15. (Localizado en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 343.093 S685t).
- ²⁰ TACSAN Chen, Soilen. El contrato de transporte terrestre de mercaderías por carretera. Tesis para optar por el grado de Licenciada en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. 1999, pp. 114 a 117 y 119 a 121. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 3444).
- ²¹ Código de Comercio. Ley N° 3284. Costa Rica, 27 de mayo de 1964.
- ²² Código Civil. Ley N° 63. Costa Rica, 28 de setiembre de 1887.
- ²³ Reglamento del Transporte Automotor de Carga Local. Decreto Ejecutivo N° 15624. Costa Rica, 28 de agosto de setiembre de 1984.
- ²⁴ TRIBUNAL SUPERIOR DE CASACION PENAL. Resolución N° 831-F-97 de las trece horas treinta minutos del diez de octubre de mil novecientos noventa y siete.



²⁵ SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.- Resolución N° 035-F-91.CIV de las quince horas del veintidós de marzo de mil novecientos noventa y uno.

²⁶ SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.- Resolución N° 000653-F-99 de las dieciséis horas diez minutos del veintisiete de octubre de mil novecientos noventa y nueve.

²⁷ SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.- Resolución N° 035-F-91.CIV de las quince horas del veintidós de marzo de mil novecientos noventa y uno.