

## El plazo de transporte de los ferrocarriles

(Conclusión)

CONSEJO DE DEFENSA FISCAL

Núm. 268 bis

En su nota de 17 de Junio del presente año dice U.S. que entre las disposiciones del decreto N.º 204, de 28 de Mayo de 1915, que reglamenta la ejecución de diversos artículos de la ley de Policía de Ferrocarriles, figura una relativa a los plazos de transportes; que la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia no ha incluido en su nuevo proyecto de tarifas y reglamentos esos plazos de transporte, desconociendo el derecho del Gobierno para fijarlos. A fin de resolver esta cuestión, consulta U.S. al Consejo sobre los dos puntos que tratará este informe.

La primera cuestión se refiere a saber si el Ejecutivo ha extralimitado sus facultades al exigir a esta empresa ferroviaria la fijación de los plazos de transporte.

De acuerdo con el principio general de derecho público consignado en el artículo 151 de nuestra Constitución Política, la autoridad debe obrar expresamente facultada por la ley para que sus actos no adolezcan de nulidad.

Entonces es menester estudiar si la ley faculta o no expresamente al Presidente de la República para establecer estos plazos de transportes.

Los artículos 33 y 34 de la ley de Policía de Ferrocarriles imponen a las empresas ferroviarias la obligación de establecer las horas de partidas y la velocidad de los trenes, según sus clases, como asimismo los itinerarios que deben seguir.

El inciso 3.º del artículo 35 de la misma ley establece la obligación de determinar el tiempo que haya de emplearse en cada viaje, y el artículo 46 fija la prelación que ha de emplearse en el carguío de las mercaderías que se entregan a una empresa para ser transportadas.

Ahora bien, estas obligaciones impuestas por los preceptos legales citados, ¿equivalen a los plazos de transporte?

Es evidente que no. Un *ejemplo* permitirá aclarar ideas a este respecto.

Supongamos un tren con velocidad de 30 kilómetros por hora, que debe recorrer cada día un trayecto comprendido entre las estaciones A y B, debiendo salir a las 8 A. M. de A y llegar a B a las 9 A. M.

Imaginemos establecido un plazo de transporte de 24 horas. En este caso la empresa tendría que transportar todas las mercaderías entregadas en la estación A, dada su cantidad, en dos expediciones. Pero puede resultar que el material de transporte aprobado por el Gobierno, no sea suficiente para transportar todas las mercaderías en las dos expediciones supuestas, y en este caso, existiendo los plazos de transportes, la empresa sería responsable ante los cargadores por los perjuicios que el atraso les irrogase.

Este mismo caso que hemos supuesto, pero sin plazos de transporte fijados, quedaría resuelto cumpliendo la empresa con la prelación establecida en la ley, es decir, cargando las mercaderías por su orden de entrega en la estación A hasta entregarlas todas en la estación de término, según lo permita el material rodante y los elementos de que dispone, aprobados por el Gobierno, en atención a la actividad ordinaria de las comunicaciones de los pueblos que ligare. En este caso los remitentes no podrían reclamar que se hiciera el transporte en una de las dos primeras expediciones, pues tendría que respetar los derechos de prelación correspondientes.

Los artículos recordados de la ley de Policía de Ferrocarriles han establecido los itinerarios, las horas de partida, el tiempo que ha de emplearse en cada viaje y el orden en que deben ser cargadas todas las mercaderías. Estas obligaciones determinadas no constituyen un plazo, que es la época fijada para el cumplimiento de una obligación.

De acuerdo también con lo dispuesto en el artículo 2284 del Código Civil, para que la ley de Policía de Ferrocarriles hubiera impuesto la obligación de fijar un plazo de transporte, debiera haberlo expresado claramente, y no lo ha hecho.

Y no existiendo esa disposición en la ley, no podría el Gobierno imponer a las empresas ferroviarias aquella obligación.

Es verdad que el artículo 52 de la ley habla de «plazos más largos que los fijados», pero este artículo, si fuera contradictorio con los anteriormente citados, no podría derogarlos, y entonces debe interpretarse de modo que guarde armonía con ellos. En tal caso, los plazos a que se refiere este artículo 52 son los plazos de itinerarios y contados desde el momento en que la mercadería ha sido cargada en el tren y no desde que ella ha sido entregada por el remitente para su remisión, que es el momento que se toma en cuenta para contar el plazo de transporte que se trata de imponer.

Se ve, pues, que esta disposición no impone los plazos de transporte porque, además, pugnaría con la prelación establecida.

---

La segunda pregunta hecha en la nota que motiva este informe, tiene por fundamento preciso la suposición de que el Gobierno tenga la facultad de imponer los plazos de transportes.

En la forma como ha quedado contestada la primera pregunta, carece de utilidad ocuparse de la segunda.

No obstante, es conveniente referirse a ella para robustecer la interpretación dada a la ley.

¿Puede el Gobierno, se pregunta, requerir a la Empresa del F. C. de Antofagasta para que agregue a sus reglamentos los plazos de transportes o en caso de resistencia de la Compañía, para incluir en ellos esos plazos?

Esta pregunta está inspirada en la disposición del artículo 40 de la ley, que establece que «si las disposiciones fijadas fueren contrarias a los principios generales que dominan el contrato de transportes o sujetaren la conducción a restricciones y embarazos que perjudiquen a la conveniencia pública, el Gobierno podrá requerir a la Empresa para que las modifique, o modificarlas por sí, en caso de negarse a ello o de no hacerlo en el término que se le señale».

No podría discutirse la facultad que tiene el Gobierno para modificar las condiciones fijadas por la empresa para los transportes, en el caso de restricciones o embarazos que perjudiquen la conveniencia pública o que vayan contra los principios generales que dominan el contrato de transporte. Pero el hecho de no establecerse en los reglamentos de la empresa los plazos de transportes no va contra los principios generales del contrato de este nombre, puesto que el artículo 192 del Código de Comercio prevé el caso de que no exista un plazo estipulado para el transporte, estableciendo para tal situación, la obligación de la empresa de transportar la mercadería en el primer viaje que haga al lugar de su destino.

Por estas consideraciones el Consejo estima que el Gobierno no tiene facultad para exigir de la Compañía del F. C. de Antofagasta a Bolivia que consigne en sus reglamentos los plazos de transportes de que se trata.

Santiago, 12 de Julio de 1916.—Fdos:— JULIO REYES LAVALLE.—B. SOLAR AVÁRIA.—I. VÁSQUEZ GRILLE:—AURELIO VALENZUELA CARVALLO.—ARTURO URETA.

Al Señor Ministro de Ferrocarriles.

## RESUMEN

Según el informe de mayoría, la Empresa no quedaría obligada a establecer plazos de transporte. En subsidio este plazo es el de los itinerarios por una parte; y por otra parte la Empresa queda sometida a la obligación que señala el artículo 192 del Código de Comercio.

En consecuencia, la Empresa deberá consignar en su reglamento la siguiente cláusula:

Art. A. «La Empresa no fija plazo determinado para el transporte. En subsidio, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 192 del Código de Comercio, se obliga a transportar toda mercadería en el primer viaje que emprenda al lugar de destino o sea en el primer tren que pase por la estación en que se hubiere recibido la mercadería y en cuyo itinerario figurare la estación de destino».

«De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 206, 207 y 233-3.º del Código de Comercio, la Empresa es responsable ante los remitentes y consignatarios por falta de cumplimiento de esta obligación, así como por el retardo en las horas de pasada y llegada de los trenes según itinerario, salvo en los casos en que ella pueda probar que el no cumplimiento del itinerario ha provenido de causa mayor o caso fortuito».

Pero aún cuando esta cláusula no se estableciera y aún cuando en los reglamentos figurara otra contraria, como la del artículo 10 del proyecto de la Empresa, este último artículo no tendría ningún efecto legal, y ante los Tribunales la Empresa asumiría la responsabilidad como si estuviese escrita en sus reglamentos la cláusula del artículo A, puesto que, a falta de plazos de transporte, el contrato de porteo queda sujeto a esos principios.

Según el informe de minoría está facultado el Gobierno para exigir la implantación del plazo de transporte.

Esta solución es la que guarda armonía con lo que han hecho ya las demás empresas de ferrocarriles del país, e indudablemente, la única que concuerda con la práctica ferroviaria extranjera.

Pareciera muy extraño que una empresa cualquiera prefiriera adoptar la fórmula que resulta del informe de mayoría, puesto que con ella asume responsabilidades que quedan fuera de toda apreciación, pero inmensamente superiores a las que pueden acarrearle plazos de transporte racionales y perfectamente definidos.

FRANCISCO MARDONES.

Ingeniero Jefe de Ferrocarriles Particulares.

Santiago, 18 de Junio de 1916.