

Legislación Nacional

DECRETO 27911/1939TRANSPORTE SERVICIOS PÚBLICOS Servicio público de transporte automotor por camino. Régimen. Reglamentación del 17/4/1939; publ. 4/5/1939 **Art. 1.**– Apruébase el siguiente reglamento de la ley 12346. *Capítulo I: Definiciones* a) Jurisdicción. b) Excepciones. c) Facultades de la comisión. d) Obligaciones de las empresas. e) Disposiciones generales. **Art. 1.**– Definición del servicio público sometido a la ley 12346. Se considera servicio público de transporte automotor por camino, a los efectos de la ley 12346, todo transporte de pasajeros, equipajes, encomiendas, mercaderías, cargas o hacienda en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre éstas y la Capital Federal, ofrecido o prestado a terceros contra retribución y mediante el uso de vehículos automóviles con cualquier forma de propulsión mecánica y/o acoplados a ellos, ya sean de propiedad del transportador o ajenos a él. Por retribución se entenderá toda prestación efectuada o prometida que consista en dinero, crédito o descuento, en materia y en cualquier otra ventaja directa o indirecta, presente o futura para el acarreador. **Art. 2.**– Excepciones. Se exceptúan de las disposiciones del artículo anterior: a) El servicio prestado por el explotador de un solo vehículo que no asuma alguna de las formas siguientes: 1. Ser propietario o arrendatario de más de un vehículo, aunque cada uno efectúe recorridos diferentes. 2. Formar parte de asociaciones legales o de hecho de varios explotadores de un solo vehículo, creadas con el objeto de ajustar sus servicios a determinadas condiciones de precio, horarios, forma de prestación, capacidad, etc.; o que tiendan a dar a sus servicios condiciones de regularidad, seguridad y responsabilidad semejantes a las que proporcionan los explotadores que se encuentran en los casos del artículo anterior. El que, realizado por cuenta de terceros, la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes (en adelante la comisión), lo declare ocasional, teniendo en cuenta sus características, zonas y demás modalidades. b) El transporte de mercaderías, si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Se tendrá como tal el realizado para sus propias necesidades por una persona o sociedad para desplazar mercaderías o artículos para su uso o de su propiedad y que son el objeto de su comercio o de la industria que explota, y cuando tales efectos sean conducidos por vehículos que le pertenezcan. c) El realizado en el caso previsto precedentemente, pero en vehículos contratados o arrendados exclusivamente para ese servicio, siempre que, a juicio de la comisión, por su modalidad, frecuencia, duración, etc., no asuma el carácter de servicio público. d) Los servicios que prestan los automóviles de alquiler destinados al transporte de no más de 5 personas, sin itinerario u horario predeterminados y con recorridos menores de 50 km., salvo que estén comprendidos en los territorios nacionales, y siempre que sean alquilados por vehículo completo y que no tomen o dejen pasajeros con billetes o pago individual, a menos que integren el material afectado a una empresa de servicio público comprendida en el art. 1. e) El uso de vehículos de servicio fúnebre o de ambulancias para el traslado de enfermos. f) El uso de vehículos para transportar al personal de establecimientos educacionales, industriales, etc., de instituciones deportivas y de pasajeros de compañías de navegación acuática o aérea, siempre que se realice en vehículos de propiedad de las entidades respectivas o exclusivamente destinados a ese objetivo. g) El transporte de muebles y efectos en uso por una empresa que no se dedique al transporte de cargas o encomiendas con arreglo al art. 1, y siempre que dicho transporte sea ocasional y limitado al servicio de personas o entidades que realizan un cambio efectivo de domicilio o de local. h) Los transportes que, en razón de su reducida importancia y de sus modalidades particulares, no constituyan servicios públicos, a juicio de la comisión. **Art. 3.**– Jurisdicción. Todos los transportes públicos a que se refiere el presente reglamento, cualesquiera sean los caminos o calles que utilicen, estarán sujetos exclusivamente a la jurisdicción nacional y sometidos a la autoridad de la comisión. **Art. 4.**– Limitación a la jurisdicción provincial o municipal. La reglamentación, medidas o actos que puedan disponer las provincias o municipalidades, referentes a sus tráficos locales de pasajeros, encomiendas, cargas o haciendas, que autoriza el art. 3 de la ley 12346 no podrán afectar, perturbar o trabar, directa o prácticamente, los transportes realizados con permiso de la comisión. Las disposiciones sobre recorrido o tránsito en la zona urbana no podrán aplicarse de modo que graven o dificulten, de hecho, el transporte autorizado. **Art. 5.**– Unificación de reglamentaciones. La comisión propenderá a la unificación de las reglamentaciones de los servicios públicos de transporte automotor de jurisdicción provincial o municipal con la presente, y al establecimiento de un régimen de colaboración práctica con las autoridades provinciales o municipales, acerca de los mismos. A esos efectos, podrá celebrar convenios “ad referendum” del Poder Ejecutivo. **Art. 6.**– Control de transporte automotor. El control de los medios del transporte terrestre sujeto a las disposiciones de la ley 12346, estará a cargo de la comisión, la que lo ejercerá por medio del personal que designe, al efecto, o mediante la cooperación que se solicite de las autoridades nacionales, provinciales y/o municipales. Le corresponderá, igualmente, el control del cumplimiento de los reglamentos de carácter general ya existentes o que en adelante se dictaren, aplicables a todos los transportes de índole comercial que efectúen servicios por los caminos a que se refiere el art. 1 del presente reglamento. Las disposiciones del presente artículo se harán efectivas en cuanto no afecten las disposiciones legales y reglamentarias que interesen al control propio de la Dirección Nacional de Vialidad, en lo que se refiere a la conservación de caminos. **Art. 7.**– Inspección del servicio privado. La inspección del servicio público se extenderá al transporte

automotor de carácter privado, cuando por denuncias o por signos externos apreciados por la comisión o sus agentes, se entendiera que pueden ser factores de violación de la ley. Los inspectores podrán detener a los vehículos sospechados de infracción, y los mismos, o los agentes de control que designe la comisión, podrán realizar, a esos efectos, cualquier investigación, con las más amplias facultades, requiriendo, en su caso, de los presuntos infractores, los documentos y comprobantes que puedan servir de base para el esclarecimiento de los hechos a investigar.

Art. 8.– Requerimiento de la fuerza pública. Para el cumplimiento de cualquiera de sus facultades, la comisión o sus agentes podrán requerir el auxilio de la fuerza pública.

Art. 9.– Atribuciones de la Comisión. Además de las funciones ya enumeradas, corresponde a la comisión:

1. Velar por el cumplimiento de la ley 12346 y de las demás que sean aplicables a los transportes comprendidos en ella, así como también de los reglamentos en vigor que se dictaren en adelante sobre la materia.
2. Pronunciarse sobre las solicitudes de permiso para los servicios de transporte automotor por caminos, haciendo los estudios necesarios para su apreciación integral, a cuyo efecto podrá requerir todos los antecedentes e informaciones que juzgue pertinentes, y dictaminar sobre los pedidos de concesión de líneas férreas, fluviales o aéreas que se presenten al Congreso, Poder Ejecutivo u otras autoridades.
3. Dictar los reglamentos específicos que rijan la explotación de los servicios de transporte comprendidos en la ley 12346, y vigilar la observancia de las disposiciones que les sean aplicables, así como también que el equipo y las instalaciones de los mismos se mantengan en buen estado, pudiendo ordenar la ejecución de las obras y reparaciones que requiera la seguridad y eficiencia de los servicios. Cuando se trate de casos urgentes, la comisión podrá disponer la suspensión total o parcial de los servicios o de los medios de transporte, según los casos, sin perjuicio de las penalidades que correspondan, adoptando, en caso de servicios indispensables, las medidas necesarias para asegurar la prestación normal de los mismos.
4. Aprobar los cambios de recorrido de horarios, de combinaciones y de tarifas que se le propongan, respecto de los ya autorizados al acordarse los permisos, debiendo la comisión expedirse dentro del plazo de sesenta días, y considerándose acordada la autorización correspondiente si así no lo hiciere.
5. Proyectar la ley reglamentando las horas de trabajo del personal vinculado al servicio del transporte automotor, los salarios y demás condiciones referentes al mismo.
6. Intervenir por medios conciliatorios en las divergencias que se susciten entre los empresarios o propietarios de los medios de transporte automotor por camino y su personal, sobre todo en lo atinente a escalafones o convenios relativos al trabajo, sin perjuicio de adoptar las medidas necesarias para asegurar la prestación normal de los servicios concedidos.
7. Exigir la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros o terceros, y conservación del orden público.
8. Practicar las inspecciones o investigaciones que sean necesarias para el desempeño de sus funciones, a cuyo efecto sus inspectores tendrán libre acceso a las instalaciones, dependencias y vehículos, estando facultada para citar al personal de las empresas y para requerir informes, libros, papeles y demás documentos que tengan relación con la materia de la investigación.
9. Aplicar las multas que sean procedentes de acuerdo con la ley y dentro de las disposiciones del reglamento que al efecto se dicte, no pudiendo ser menores de cincuenta pesos moneda nacional, ni exceder de \$ 5000 m/n.
10. Llevar la estadística de todos los servicios de transporte sometidos a la ley 12346 y elevarla anualmente al Ministerio de Obras Públicas, con una memoria ilustrativa, proponiendo las reformas legislativas o administrativas que la enseñanza de sus datos le sugiera, para lo cual queda facultada a exigir de los permisionarios, periódicamente, los informes que juzgue necesarios.
11. Nombrar, apercibir, suspender o remover al personal de la comisión, y elevar el presupuesto anual de sus gastos al Poder Ejecutivo.

Art. 10.– Observancia del Código de Comercio y leyes aplicables. Las personas o sociedades que se encarguen del transporte público de pasajeros y cargas por caminos deberán dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes del Código de Comercio. Les serán igualmente aplicables las leyes y reglamentos en vigor o que en adelante se dictaren sobre policía sanitaria y otras que establezcan condiciones sobre el modo de efectuar los transportes u obligaciones a cargo de las empresas.

Art. 11.– Deberes de las empresas. Son, además, deberes de las empresas:

- a) Conservar en buen estado el material rodante, que será de calidad y cantidad suficiente para suplir a las necesidades del camino, en relación a la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligan, debiendo sujetarse, además, en cuanto a sus características, a las medidas y tipos establecidos en los reglamentos que se dictaren. A ese efecto, ningún vehículo podrá ser librado al servicio público sin previa inspección y autorización de la comisión. Esta hará reconocer, cada vez que lo estime conveniente, todo el material fijo y rodante de explotación de las empresas, y hará excluir del servicio al que no ofrezca la seguridad necesaria.
- b) Tener en las estaciones, en los vehículos y en todos los lugares donde las necesidades lo impongan, el número de empleados indispensable para que el servicio se haga con regularidad y sin tropiezos ni peligro de accidente, desde que empiece hasta que termine el movimiento diario. Estos empleados estarán provistos de las instrucciones y medios requeridos para el buen cumplimiento de sus obligaciones.
- c) Compartir el uso de cualquiera de sus estaciones con las compañías cuyas líneas se unieran a las suyas, debiendo fijar, de común acuerdo, el precio y las demás condiciones de esta comunidad.
- d) Fijar su domicilio legal en la República y llevar sus libros en español, rubricados con arreglo a lo que prescribe el Código de Comercio.
- e) Establecer, dentro del plazo que les fije la comisión, un sistema determinado y uniforme de contabilidad.
- f) Llevar gratuitamente, en calidad de equipaje de cada pasajero, bultos cuyo peso total no exceda de 15

kilogramos. Estos bultos se acondicionarán en forma de que no estorben al público ni al personal del vehículo. g) Tener en cada estación, o en los lugares que fije la comisión, un registro visado mensualmente por el inspector de la zona respectiva, en el cual podrán los pasajeros y cargadores consignar sus reclamaciones contra la empresa y/o sus empleados. Esta obligación podrá, también, ser exigida en cada vehículo. h) Velar porque todos sus empleados sean diligentes e idóneos. Su responsabilidad hacia los pasajeros y cargadores por daños resultantes de faltas de sus empleados se extiende a todos los actos ejecutados por éstos en el desempeño de sus funciones. En caso de accidente, y a los efectos de la responsabilidad administrativa, incumbe a las empresas probar que el daño resulta de caso fortuito o fuerza mayor. i) Facilitar a la comisión, cuantos datos, informes y documentos sean necesarios para habilitarla a desempeñar sus funciones y cumplir los fines de la institución. j) Exigir de los jefes de estaciones, conductores de vehículos y demás empleados, el cumplimiento de las medidas tendientes a velar por la seguridad del tráfico, a cuyo efecto podrán aquéllos requerir el auxilio de la fuerza pública y de los particulares, para hacer efectivas las reglas relativas a esa misma seguridad, como también para la aprehensión de los delincuentes. *Art. 12.*— Responsabilidad por actos del personal. Las empresas son responsables de los actos u omisiones contrarios a la ley y a los reglamentos dictados en su consecuencia, sin poder declinar esa responsabilidad en sus empleados. *Art. 13.*— Registro de los explotadores de un solo vehículo. Obligación de inscribirse en él. Los explotadores de un solo vehículo estarán obligados, a los efectos del cumplimiento del art. 2, a inscribirse en un registro especial que creará la comisión, en el cual se anotará el nombre y domicilio de los mismos, marca, número y modelo del motor, tipo de camión y acoplado, con mención de la carga máxima, según especificación de fábrica, número de ejes y de ruedas, lugar de depósito del vehículo, clase e itinerario del mismo, si fuese de pasajeros. *Art. 14.*— Distintivos. La comisión podrá establecer distintivos con las menciones que estime convenientes, con el objeto de que puedan usarse para individualizar a esta clase de vehículos. *Art. 15.*— Transgresiones al carácter de explotador de un solo vehículo o transportador ocasional. Siempre que la comisión juzgare transgredido el carácter de explotador de un solo vehículo o el de transportador ocasional, ordenará y hará suspender e interrumpir el servicio de que se trata, sin perjuicio de las multas correspondientes. *Capítulo II: Permisosa)* Presentación de solicitudes. *b)* Diligenciamiento y trámite. *c)* Renovaciones de permisos. *d)* Caducidad de permisos. *e)* Disposiciones transitorias. *Art. 16.*— Prohibición de efectuar servicios sin permiso previo. Ninguno de los servicios públicos de transporte automotor definidos en el art. 1 de esta reglamentación, salvo los casos enumerados en el art. 2 de la misma, podrán ser efectuados sin permiso previo otorgado por la comisión. *Art. 17.*— Solicitudes de permiso. Su contenido y requisitos. Las solicitudes de permiso serán dirigidas a la comisión, en el papel sellado que corresponda, con arreglo a las disposiciones de la ley vigente, con copias, en triplicado, en papel simple y contendrán: *a)* Lugar y fecha. *b)* Nombre de la persona o razón social y su domicilio real y legal, y, si es sociedad, carácter de la misma, copia legalizada del contrato social, nombre y nacionalidad de los socios que la componen y el directorio o personas que la administran. *c)* Depósitos y lugares de concentración y recepción de mercaderías, si los tuvieren. *d)* Planos dibujados en tela transparente, con tres copias en ferrogalato, de: *1.* El recorrido, en carmín, con escala 1:200.000 o menor, marcando las estaciones, localidades o paradas y delimitando, en lo posible, los caminos nacionales y provinciales, así como la naturaleza de los pavimentos correspondientes a los mismos. Deberá, asimismo, agregarse un croquis de los recorridos dentro de las ciudades o municipios. A estos efectos, se adoptarán los siguientes colores convencionales:— Camino nacional: Carmín; si es de calzada de hormigón, trazo lleno; si es de calzada de macadam, trazo cortado.— Camino provincial: Negro; si es de calzada de hormigón, trazo lleno; si es de calzada de macadam, trazo cortado.— Caminos de ripio: Nacionales o provinciales: Sepia; con trazo lleno e indicando con letras “n” o “p” la clase de camino.— Caminos de tierra: iguales indicaciones y color, pero con trazo cortado. *2.* Material rodante a emplear, suministrando para cada tipo de vehículo un croquis en escala 1:50 con detalles 1:10, que comprendan una planta y secciones longitudinal y transversal del vehículo. *3.* Las instalaciones fijas propias o para el uso exclusivo de la empresa y del público, en escala 1:100, con detalles 1:20, que comprenderán una planta y los cortes ilustrativos indispensables; Garages, talleres, galpones, casillas, estaciones, apeaderos, desvíos, etc. Si se tratara de instalaciones ajenas o a utilizarse en común con otras empresas, la solicitud deberá individualizar las instalaciones con claridad. Siempre que sea posible, se complementarán los planos acompañando fotografías; en especial, para los de los vehículos, se aconseja el tamaño de 18 cm por 24 cm. *e)* Memorias descriptivas que detallen: *1.* Recorrido, con indicación de la clase de camino, localidades atravesadas, puntos especiales de parada, procedencia, destino y depósito. *2.* El material rodante, señalando el número de vehículos que se propone utilizar y dando para cada uno la marca, sistema de explosión o diesel, modelo, número de ejes, número de ruedas, con una o dos cubiertas, dimensiones de las mismas, tipo de carrocería, peso propio o tara, capacidad máxima de la carga: en toneladas para los vehículos de carga, y en número de asientos, para los de pasajeros. *3.* Las instalaciones fijas, indicando someramente el material a emplear en pisos, andenes, techos, etc. *f)* Los horarios propuestos para cada línea o recorrido parcial de la línea, indicando: Días y horas de salida y llegada a los puntos terminales; horas de pasada por los puntos intermedios y tiempo de parada en cada uno de ellos. Los horarios se completarán con las distancias kilométricas parciales y acumuladas progresivamente desde el punto inicial, para cada estación o paradero; y en los puntos inicial y

terminal se mencionará el nombre de la calle o del lugar público, en forma de individualizar el punto de parada, lo mismo que en las estaciones que están en el interior de los pueblos o ciudades.g) Las tarifas proyectadas para las cargas, en toneladas-kilómetros, indicando las fracciones mínimas adoptadas; y, para los pasajeros, los precios entre estaciones y por secciones.h) Forma del seguro o seguros proyectados (incendio, accidentes), con especificación de la compañía aseguradora, monto y premio de las pólizas y copia de la póliza a contratar.i) Capital destinado al establecimiento del servicio, con especificaciones de detalle respecto de las inversiones a realizar, clasificadas en instalaciones fijas y material rodante.j) Certificado del depósito en el Banco de la Nación Argentina exigido por el art. 8 de la ley 12346, en cuenta especial a la orden del presidente de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.k) Plazo por el que se pide el permiso.l) Referencias a las otras empresas de transporte de jurisdicción nacional que existan en el recorrido previsto o en parte del mismo o en la zona influenciada por el recorrido que se solicita; enumeración de las necesidades del transporte constatadas en la zona; ventajas que se espera conseguir con el nuevo servicio, en cuanto a horarios, velocidad, frecuencia, capacidad, combinaciones con otros servicios, etc.

Art. 18.— Informaciones complementarias. Aumento del depósito de garantía. La comisión podrá requerir del solicitante todas las demás informaciones que repute necesarias para la consideración del permiso, de acuerdo con las normas enunciadas por el art. 4 de la ley 12346. Igualmente, podrá exigirse del solicitante, antes de conceder el permiso, que aumente el depósito de garantía hasta la cantidad que se estime suficiente para cubrir el 10% del capital que, a juicio de la comisión, resulte realmente invertido o se calcule como indispensable para el servicio proyectado, siempre que se considere exiguo el indicado en la solicitud.

Art. 19.— Publicación de las solicitudes de permiso. Las solicitudes de permisos serán publicadas en el Boletín Oficial, por una sola vez, y por tres veces consecutivas, en un diario o periódico de la zona, que indicará la comisión, a cargo del interesado y en la forma más extractada posible. Extractos similares serán fijados en tablillas que la comisión colocará en su sede y en lugar visible para el público. Dentro de un plazo de quince días, desde la última publicación, podrán impugnar las solicitudes las autoridades o permisionarios de servicios públicos que conceptúen inconveniente la implantación del nuevo servicio o sus características, en razón de concurrir alguno de los factores enunciados en el art. 4 de la ley 12346.

Art. 20.— Oposiciones y su sustanciación. Sustanciadas las oposiciones, si las hubiere, y satisfechas todas las informaciones requeridas por la comisión, ésta se pronunciará acordando o denegando los permisos, total o parcialmente, con estricta sujeción a las normas establecidas por la ley, estando facultada para proponer a los interesados las modificaciones que estime convenientes para poder acelerar o despachar favorablemente los pedidos.

Art. 21.— Notificación del permiso y condiciones del mismo. Una vez otorgado el permiso, total o parcialmente, el permisionario deberá concurrir, personalmente o por medio de apoderado especial, a aceptarlo dentro del plazo de treinta días de habersele notificado el otorgamiento. Si no concurriese a aceptarlo dentro del término establecido, se considerará caduco, sin más trámite, el permiso otorgado, incurriendo el solicitante en la pérdida del 5% del depósito efectuado, el que le será devuelto previo dicho descuento. El plazo del permiso correrá desde el día de la aceptación por el interesado. La comisión fijará, en cada caso, los plazos máximos dentro de los cuales deberá iniciarse y completarse el servicio, a contar desde el día de la notificación del interesado, incurriendo éste, a falta de cumplimiento, en la caducidad del permiso, con la pérdida total del depósito de garantía. La aceptación del solicitante importará, junto con la conformidad del mismo, respecto de todas las obligaciones que le imponga el acuerdo de la comisión, el cumplimiento de los deberes y gravámenes que enumeran los arts. 5 y 10, de la ley 12346, así como también la estricta observancia de las reglamentaciones en vigencia o que en lo sucesivo se dictaren.

Art. 22.— Plazo de los permisos. Renovación. Obligaciones del concesionario. Los permisos se otorgarán, la primera vez, por cinco años, durante los cuales la comisión podrá imponer las modificaciones que estime convenientes al mejor servicio público, en cuanto a horarios, capacidad, números de vehículos y tarifas. Cumplidas las disposiciones ordenadas, o propuestas por el interesado las mejoras que, a juicio de la comisión, llenen ampliamente las necesidades de los usuarios, el permiso será renovado por otros cinco años. En caso contrario, el permiso podrá ser otorgado a otro solicitante que mejor llene las necesidades del servicio, o ser declarado vacante. Si el empresario deseara renovar el permiso, podrá asegurar su derecho pidiéndolo hasta un año antes del vencimiento. En este caso, si el interesado no hiciera efectivo su compromiso al vencer el término del primer período, la comisión podrá obligar la continuación del servicio por un plazo no mayor de un año. El incumplimiento de estas obligaciones importará la pérdida del depósito de garantía. Cuando se trate de una sociedad, los permisos o renovaciones no podrán exceder del plazo de existencia de aquélla. Si fueran sociedades sin plazo, deberán fijarlo previamente a la solicitud.

Art. 23.— Transferencia o cesión de permisos. Requisitos para obtenerlas. Los permisos no podrán ser negociados ni transferidos sin la expresa autorización previa de la comisión. Al solicitarse autorización para transferir o negociar un permiso, y con el objeto de asegurar la eficiencia y continuidad de la explotación, deberán comprobarse, en cuanto a la persona o sociedad que haya de hacerse cargo del servicio, las mismas calidades que se requieren para el primer solicitante. En ningún caso la transferencia podrá hacerse si no ha estado en explotación el servicio durante 2 años.

Art. 24.— Casos en que no proceda la renovación. Las renovaciones de permisos no se acordarán si concurre alguna de las circunstancias siguientes: 1. Haberse incurrido

en un número de accidentes o de multas que, a juicio de la comisión, sea suficiente para considerar peligroso e irregular el servicio que se presta.2. Haber perdido la empresa, según balance que acompañe a la solicitud, más del 75% del capital social.3. No haber pagado en tiempo las tasas establecidas por el presente reglamento, salvo resolución en contrario, por fundamentos que la comisión considere atendibles.*Capítulo III: Seguro*) Obligación del seguro.b) Calificación de las compañías aseguradoras.c) Trámite de pólizas.*Art. 25.*– Deber de asegurar todos los riesgos. Las empresas deberán asegurar sus propios riesgos (incendio y daños del vehículo), y los de las personas y cargas que transporten, comprendiendo los riesgos de terceros y los del personal, a los efectos de las leyes de accidentes de trabajo.*Art. 26.*– Mención de la compañía aseguradora y condiciones de la misma. A los efectos del artículo anterior, en la solicitud de permiso deberán los interesados mencionar la compañía con la cual contratarán el seguro. Las compañías que pretendan subrogar a los empresarios en las obligaciones correspondientes deberán estar autorizadas por el Poder Ejecutivo, de acuerdo a las prescripciones de los decretos de junio 21 de 1937, y setiembre 24 de 1938 (art. 17 de la ley 12360), sobre creación de la Superintendencia del Seguro, o de la ley que en adelante se dicte al respecto.*Art. 27.*– Exhibición del registro de pólizas. Antes de que el servicio concedido sea habilitado, los interesados deberán exhibir ante la comisión las pólizas de seguro que acrediten estar cubiertos todos los riesgos a que se refiere el art. 25 del presente reglamento, dentro de las condiciones y montos que la comisión establezca. La comisión llevará un registro de pólizas, con anotación especial de sus respectivas fechas de vencimiento y de las épocas convenidas para el pago de las primas, de conformidad a la reglamentación que se dicte, a fin de controlar, permanentemente, el cumplimiento de la obligación impuesta por la ley respecto del seguro.*Capítulo IV: Tasas*) Convenios con las provincias.b) Importe y clasificación de las tasas.c) Pago de las tasas.d) Distintivos.*Art. 28.*– Convenios con las provincias para la distribución de las tasas. La comisión podrá celebrar con las provincias, “ad referendum” del Poder Ejecutivo, los convenios mencionados en el art. 5 de la ley 12346 a fin de la distribución de las tasas que gravan los transportes nacionales.*Art. 29.*– Tabla de tasas para toda clase de vehículos. Las tasas fijadas por el art. 5, ap. 3, de la ley 12346, se abonarán de acuerdo a las tablas siguientes: Vehículos de carga: hasta 4000 kg de peso total, \$ 100; de 4001 a 5000 kg, \$ 137,50; de 5001 a 6000 kg, \$ 175; de 6001 a 7000 kg, \$ 212,50; de 7001 a 8000 kg, \$ 250; de 8001 a 9000 kg, \$ 287,50; de 9001 a 10.000 kg, \$ 325; de 10.001 a 11.000 kg, \$ 362,50; de 11.001 kilogramo en adelante, \$ 400. Vehículos de pasajeros: Colectivos, \$ 200; microómnibus, \$ 300; ómnibus, \$ 400. Los tractores y semiacoplados serán considerados, a los efectos de la aplicación de las tasas, como vehículos separados, pagando los primeros la tasa correspondiente de acuerdo a su tasa y los segundos a su peso total.*Art. 30.*– Reducción de tasas. Estas tasas podrán ser rebajadas por la comisión, hasta un 50%, en los territorios nacionales, por razones de fomento, en las zonas donde no existan otros medios de transporte y en forma transitoria.*Art. 31.*– Épocas para el pago de las tasas. Sanción. El pago de las tasas precederá a la habilitación de cada vehículo y se efectuará en dos cuotas anticipadas semestrales, con vencimiento al 30 de junio y 31 de diciembre de cada año, salvo en los servicios de temporada, en los cuales deberán pagarse íntegramente por anticipado. Si la habilitación se hiciera después de comenzado un semestre, se abonará el tiempo faltante para completarlo, con un mínimo de un mes. La falta de pago de dichas tasas será causa suficiente para declarar la caducidad del permiso.*Art. 32.*– Distintivos para acreditar el pago de las tasas. La comisión creará distintivos, marcas o signos especiales, que se colocarán en lugar visible de cada vehículo, como comprobante de haber abonado la tasa para la conservación de caminos, quedando autorizada para cobrar por ellos hasta la suma de dos pesos moneda nacional.*Art. 33.*– Deber de pagar otros derechos e impuestos no exceptuados. Las personas o empresas que efectúen servicios regidos por la ley 12346 no están exentas del pago de los derechos de aduana que gravan a los vehículos, sus partes y repuestos, ni de los impuestos correspondientes a la nafta y lubricantes, establecidos por leyes de la Nación o que en lo futuro se crearen.*Capítulo V: Explotación*) Horarios y combinaciones.b) Boletos.c) Pasajeros.d) Equipajes.e) Quejas.f) Cargas.g) Plazos de transporte.*Art. 34.*– Régimen de los horarios. Las empresas que efectúen el transporte de pasajeros deberán someter a aprobación previa de la comisión los horarios y sus modificaciones, los que, después de aprobados, serán exhibidos al público por medio de avisos colocados en lugares convenientes, con indicación de la fecha en que entrarán en vigor.*Art. 35.*– Publicidad de los horarios. Los horarios y sus modificaciones, una vez aprobados, se publicarán en un diario de los lugares más importantes del recorrido, en cada línea, indicados por la comisión, y no podrán entrar en vigor sino después de quince días de la publicación, la que se hará por cuenta del empresario. La comisión podrá autorizar la reducción del término fijado para la entrada en vigor de los horarios y sus modificaciones, cuando así lo considere conveniente.*Art. 36.*– Observancia de los horarios. Tolerancias permitidas. Los horarios aprobados serán observados estrictamente. Se admitirán como tolerancias en los servicios realizados en condiciones normales las siguientes: recorrido total hasta 50 km: para caminos de tránsito permanente, máximo 8 minutos; para caminos de tierra, máximo 15 minutos. Recorrido total hasta 300 km: para caminos de tránsito permanente, máximo 20 minutos; para caminos de tierra, máximo 35 minutos. Recorrido total de más de 300 km: para caminos de tránsito permanente, máximo 30 minutos; para caminos de tierra, máximo 45 minutos. Estas tolerancias serán aceptadas siempre que ellas no afecten a más de un 25% de los vehículos corridos durante un período de 6 meses. En caso contrario, se admitirá que el horario establecido no es compatible con un

servicio regular, debiendo ser revisado y sujeto a una nueva aprobación. Queda exceptuado de estas disposiciones el caso en que la demora sea producida por fuerza mayor reconocida por la comisión. *Art. 37.*– Servicios combinados. Las empresas que presten servicios combinados serán consideradas como una sola empresa, a los efectos de la contratación en materia de transporte, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder, entre sí, a las respectivas compañías como consecuencia de las bases de combinación. *Art. 38.*– Intercambio de material rodante. El material rodante afectado al servicio de pasajeros podrá seguir hasta destino por la ruta de una empresa que haga servicio de combinación, cuando sea indispensable asegurar la continuidad del servicio, ante una situación de emergencia cualquiera, ajustándose, en lo que sea del caso, a lo prescripto en la parte referente a los servicios de combinaciones, y dando cuenta, sin demora, a la comisión. Las empresas podrán intercambiar su material rodante afectado al servicio combinado de cargas, sobre la base de las condiciones que estipulen entre ellas, previamente aprobadas por la comisión. *Art. 39.*– Plazos de espera de combinaciones. El plazo obligado de espera para todo vehículo de servicio general que deba conducir pasajeros de otro vehículo atrasado será de 30 minutos. Este plazo podrá ampliarse hasta una hora, como máximo, siempre que exista la probabilidad de que el vehículo esperado llegue dentro de este término, salvo las excepciones que establezca la comisión. Cuando un tren deba combinar con un vehículo del servicio de pasajeros, esperará durante el mismo período de tiempo, pero, en caso inverso, los plazos se extenderán al doble. Lo mismo ocurrirá cuando un vehículo espere a otro que antes ha debido combinar con un tren, a menos que tenga noticia cierta de que el atraso del vehículo aguardado no se ha debido a la espera del tren. Cuando medie este anuncio, se lo esperará solamente durante el plazo establecido en la primera parte de este artículo. Transcurridos los plazos máximos fijados, el vehículo o el tren saldrán para su destino, previa constancia de la espera en acta común, la que deberá ser remitida a la comisión. *Art. 40.*– Casos no previstos en pérdidas de combinaciones. Para todos los demás casos no previstos en el artículo anterior, las empresas intervinientes, junto con los horarios respectivos, deberán proponer a la comisión los medios conducentes a solucionarlos, así como las tolerancias especiales que establezcan y las responsabilidades que asuman. Aprobado el conjunto de medidas propuestas, deberá hacerse conocer al público, mediante avisos colocados en los vehículos, al pie de los horarios. *Art. 41.*– Pérdida de combinaciones. Si se perdiese una combinación, la empresa deberá conducir hasta su destino a los pasajeros que tengan boleto directo, así como al empleado encargado de la valija postal, con cargo a la empresa culpable de la pérdida de la combinación. *Art. 42.*– Obligación de pagar boleto e indicaciones de los mismos. Ningún pasajero tendrá derecho a viajar sin haber abonado previamente el importe del viaje. Este requisito se comprobará mediante la exhibición del boleto correspondiente, pudiendo la comisión dispensar su cumplimiento en los casos que estime conveniente hacerlo. Las empresas podrán expender boletos de ida, ida y vuelta y abono. Los boletos serán de los tipos aprobados por la comisión, y en ellos constará el precio y los lugares de origen y destino o zonas del viaje y su fecha, cuando corresponda. La comisión podrá disponer que los boletos se entreguen por medio de aparatos especiales que autorice. *Art. 43.*– Presentación de boletos. Los boletos deberán ser presentados y entregados por los pasajeros cuando sean pedidos por agentes de la comisión o por el guarda u otros empleados de la empresa debidamente autorizados al efecto. *Art. 44.*– Viaje ininterrumpido en trayecto. Derecho a la devolución del precio del boleto. Si el pasajero interrumpiera su viaje en una estación, apeadero o lugar intermedio, no tendrá derecho al reembolso de proporción alguna del precio del pasaje. Pero si por caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobado resolviera no proseguir el viaje hasta su destino, tendrá derecho a que se le devuelva la diferencia entre el precio del pasaje tomado y el de un pasaje hasta el punto en que haya suspendido el viaje, menos un 10% sobre dicha diferencia. *Art. 45.*– Boleto de ida y vuelta utilizado sólo de ida. Si disponiendo de un boleto de ida y vuelta el pasajero sólo lo utilizare para la ida, tendrá derecho a la devolución de la diferencia entre el importe de dicho boleto y el correspondiente al boleto simple del trayecto recorrido, menos un 10% de la suma a devolver. Este derecho caducará, si no se formulara la reclamación antes que llegue al destino indicado en el boleto, el último vehículo del día de su vencimiento. *Art. 46.*– Suspensión del tráfico. Reembolso de boletos de abono. En caso de suspensión del tráfico por más de 24 horas, la empresa reembolsará a los tenedores de boletos de abono el precio de los mismos, proporcionalmente a cada día de suspensión. *Art. 47.*– Cambio de domicilio y fallecimiento del abonado. En el caso comprobado de cambio de domicilio, que no permitiera hacer uso del boleto del abono, se podrá exigir de la empresa la devolución de la mitad del importe correspondiente a los días que falten para el vencimiento, siempre que sean más de seis. En caso de muerte del abonado, podrá exigirse la devolución del importe total correspondiente a los días que falten para el vencimiento, siempre, también, que sean más de seis. *Art. 48.*– Derecho de continuar el viaje hasta su término. Todo pasajero tiene derecho a continuar en el mismo coche hasta el término del viaje, en cada línea, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificado. *Art. 49.*– Reserva de asientos. Todo objeto de uso personal dejado por los pasajeros como señal, en sus respectivos asientos, les confiere el derecho de ocupación de los mismos, debiendo los guardas hacer respetar por los demás viajeros esa forma de retención. En casos especiales y cuando las necesidades del servicio lo requieran, las empresas podrán, previa autorización de la comisión, emitir pasajes que expresen el número del coche y/o del asiento que ocupará el viajero. *Art. 50.*– Acatamiento del público a las disposiciones vigentes. El público deberá acatar las disposiciones vigentes relativas

al servicio y las observaciones basadas en ellas, que les sean hechas por el personal de las empresas.*Art. 51.*– Capacidad de los vehículos. Tolerancias permitidas. La capacidad de transporte de los vehículos de pasajeros está limitada al número de asientos habilitados. Sin embargo, se tolerará un número de viajeros de pie, que no exceda del 20% del número de asientos, siempre que hayan subido al vehículo a una distancia mayor de 1500 metros de una estación terminal, y que la duración del viaje a que les dan derecho sus boletos no sea superior a 45 minutos. En caso de grandes aglomeraciones, podrá aceptarse, desde el punto de partida, un excedente, limitado a un pasajero por cada fila de asientos.*Art. 52.*– Prohibición de conducir pasajeros en vehículos de carga. En los vehículos destinados al transporte de cargas queda prohibido conducir pasajeros, salvo en los casos previstos en el artículo siguiente.*Art. 53.*– Conducción de pasajeros en vehículos de carga en casos de urgencia. En caso urgente, siendo de necesidad o conveniencia pública, las empresas con permiso para conducir pasajeros podrán transportar a éstos en vehículos de carga. Estos transportes se harán en forma condicional y serán comunicados inmediatamente a la Comisión, a los efectos de su apreciación, en cada caso.*Art. 54.*– Transporte de enfermos contagiosos. El transporte de personas atacadas de enfermedades infecto-contagiosas se hará de acuerdo con la reglamentación especial que se dicte al respecto.*Art. 55.*– Objetos olvidados o abandonados por los pasajeros. Procedimientos a observarse. Los objetos olvidados o abandonados en el interior de los vehículos de pasajeros serán mantenidos en depósito por la empresa, anotados en un registro especial y puestos en conocimiento del público mediante avisos fijados en las estaciones o apeaderos, durante ocho días consecutivos, dentro de los dos meses de encontrados. Transcurridos tres meses, a contar desde el día en que venció el término de fijación de dichos avisos, sin que tales objetos hubieran sido reclamados, las empresas procederán a su venta en remate público con intervención de un empleado de la Comisión. La venta será anunciada en un diario, por lo menos, de la localidad donde se realice, con quince días de anticipación, y tendrá lugar después de seis meses de hallados los objetos y dentro de un plazo máximo de un año. Si el remate fuera en la Capital Federal, el aviso se insertará en dos diarios. Si los objetos fueran de fácil deterioro, serán inmediatamente vendidos, previa autorización de la Comisión, o dando cuenta a la misma, en casos de suma urgencia. Las empresas no podrán recibir almacenaje por un tiempo mayor de seis meses. El producto de la venta se pondrá a disposición del juez competente para que ordene su entrega al fisco, previa deducción de los gastos ocasionados. Exceptúanse de esta disposición los documentos de identidad, de estado civil y personales de cualquier naturaleza, así como las llaves, que serán remitidos a la Comisión para que ésta determine su destino.*Art. 56.*– Vendedores ambulantes, mendigos, etc. Salvo autorización especial de las empresas, que podrá ser acordada, en cada caso, previa aprobación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, queda prohibido, dentro de los vehículos y dependencias reservadas exclusivamente para uso de los pasajeros, ejercer sus actividades a los vendedores ambulantes, agentes o propagandistas comerciales de cualquier clase, mozos de cordel y mendigos.*Art. 57.*– Publicidad de reglamentos sobre equipajes. Las empresas harán conocer al público, en todas las estaciones, los reglamentos concernientes a los equipajes, su admisión, y los derechos y obligaciones de los viajeros.*Art. 58.*– Exceso de equipaje. Condiciones para su transporte. Todo pasajero que lleve más equipaje que el permitido libre de pago por el art. 11, inc. f), estará obligado a abonar el flete suplementario correspondiente. El equipaje podrá llevarse en los dispositivos que para este fin tenga el vehículo o en la cubierta del mismo, disponiendo las empresas de lonas u otros materiales para resguardarlos convenientemente de la intemperie. Las empresas de servicio de pasajeros pueden utilizar vehículos auxiliares para el transporte de equipajes, cuando la capacidad para este objeto haya sido colmada. Todo exceso de equipaje se cobrará según las tarifas en vigencia, de acuerdo a su peso y volumen, pudiendo, para aquellos bultos de mucho volumen, considerarse un metro cúbico igual a 250 kg. Las empresas pueden negarse a transportar como equipaje, aun en vehículos auxiliares, bultos de excesivas dimensiones o materiales que puedan ensuciar o deteriorar el vehículo. La llegada de los vehículos auxiliares para el transporte de equipajes a destino no podrá ser posterior en 10 minutos a la del vehículo principal.*Art. 59.*– Guías de equipajes. Para todo exceso de equipaje, la empresa entregará una guía o contraseña, sea en la estación o por intermedio de los guardas, en la que se hará constar: 1) El número del boleto. 2) El número del vehículo en el cual se conduce. 3) EL número de bultos. 4) EL punto de procedencia y de destino del equipaje. 5) La fecha de expedición. 6) EL número de orden de la guía. 7) Peso asignado. 8) La tarifa y el importe pagado. 9) La firma del empleado. Estas guías se extenderán en duplicado, que será conservado por la empresa.*Art. 60.*– Entrega en destino y pérdida de la guía. Las empresas deberán entregar a cada pasajero, inmediatamente después de llegar a su destino, todos los bultos que forman su equipaje. En el caso de pérdida de la guía, la entrega se hará a quien acredite ser su dueño.*Art. 61.*– Retiro de equipajes. Los equipajes serán retirados por el pasajero en el acto mismo de descender del vehículo en el que viaje. Si así no lo hiciere, y el descenso ocurriera en el lugar donde la empresa no tuviera depósito, podrá ésta conducirlos hasta su primera estación cobrando el correspondiente flete. El retiro de los bultos deberá realizarse dentro del término de 24 horas de llegados a destino; pasado este plazo, pagarán almacenaje, a razón de \$ 0,10 por bulto y por día o fracción.*Art. 62.*– Responsabilidad por los equipajes. Indemnización. La responsabilidad por pérdidas o averías del equipaje comenzará desde el momento en que la empresa entregue al pasajero la guía o contraseña, y estará sujeta a las siguientes condiciones:*1.* Las empresas no responderán por ningún bulto que

lleven consigo los pasajeros en el interior del coche, salvo prueba de la culpa directa de aquéllas o de sus empleados. Tampoco responderá por las joyas, pedrerías, dinero y documentos de valor que contuviera un equipaje, si no se les hubiese manifestado especial y determinadamente.2. Tratándose de equipaje cuyo valor no haya sido declarado, la empresa pagará por su pérdida una indemnización que en ningún caso podrá exceder de pesos 100 moneda nacional.3. Si el valor del equipaje hubiese sido declarado, la empresa podrá cobrar, como seguro, una tarifa adicional aprobada por la Comisión, y pagará, en caso de pérdida, el valor declarado o asegurado, salvo que probase falsa declaración.4. Si el valor declarado fuera superior a \$ 1000 moneda nacional, la empresa estará en libertad de aceptar o no el seguro de los equipajes. No aceptándolos, el transporte se hará sin responsabilidad para ella.5. Se considerará perdido el equipaje que no haya sido entregado al pasajero dentro del plazo de 8 días después de reclamado, debiendo la empresa pagar, de inmediato, la indemnización que corresponda, salvo caso de fuerza mayor, o que la pérdida se haya producido por culpa del pasajero.6. En caso de avería, la empresa indemnizará el daño que se acredite haber sufrido, hasta un importe que no excederá las indemnizaciones establecidas en los incisos anteriores.

Art. 63.– Reclamación por pérdida. En caso de extravíos o averías de los equipajes, el pasajero hará la reclamación pertinente al guarda o empleado de la empresa, haciéndose la anotación respectiva en el libro de quejas, a los efectos de las averiguaciones y ulterior trámite.

Art. 64.– Quejas del público. Formalidades. Las empresas atenderán sin demora cualquier queja u observación que se les dirija respecto al servicio o al proceder de su empleado. Las quejas deberán presentarse con los detalles del caso o anotarse en los libros que, con esa finalidad, existirán en las estaciones y en los vehículos de pasajeros, si en éstos se estableciera su uso obligatorio. Estos libros se sujetarán al tipo que la Comisión apruebe, debiéndose llenar de acuerdo con las instrucciones que estarán consignadas en el libro mismo. Las quejas serán anotadas de puño y letra del reclamante, o por un tercero, a ruego suyo, si no supiera o no pudiera escribir. Las empresas remitirán la hoja de copia al jefe de la seccional correspondiente, dentro de las 48 horas de producida. Este plazo empezará a contarse desde la llegada a la estación principal del primer vehículo que hubiera pasado por el lugar de la queja con posterioridad a su anotación, y, si se la hubiera interpuesto en un vehículo, desde la llegada de éste a dicha estación. El permisionario, dentro de los 7 días, deberá remitir a la Comisión copia de la queja, debidamente informada.

Art. 65.– Deber de recibir cargas. Las empresas tienen la obligación de recibir –conforme a las leyes y reglamentos vigentes– toda la carga que estén autorizadas a transportar y conducirla hasta cualquier punto de su recorrido o a puntos de otras líneas que combinen con ellas sus servicios, sin acordar preferencia por razón de tiempo y lugar. (Ley 12346 , Código de Comercio, art. 204).

Art. 66.– Momento inicial de la responsabilidad. La responsabilidad de las empresas empieza a correr desde el momento en que reciben las cargas por sí o por las personas destinadas al efecto, y no acaba hasta después de verificada la entrega (Código de Comercio, art. 170).

Art. 67.– Cargas excluidas del transporte. Del transporte de cargas quedan excluidas:*a)* Las que, por su tamaño, peso, forma u otras características, no puedan ser transportadas por automotores, salvo autorización especial de la Comisión.*b)* Los objetos que legalmente sólo pueden ser transportados por correo.*c)* Los materiales explosivos o inflamables, con las excepciones que más adelante se determinan.*d)* Las cargas cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones de policía (art. 315 del Reglamento General de Ferrocarriles).

Art. 68.– Calidad de acarreador. Si las empresas no efectuasen el transporte por sí, sino mediante otras, conservarán, no obstante, para con el cargador, su calidad de acarreadores y asumirán, a su vez, la de cargadores para con las empresas encargadas del transporte (Código de Comercio, art. 163).

Art. 69.– Sucesión de responsabilidad. Las empresas que inicien el transporte responderán por los acarreadores subsiguientes, encargados de terminar el transporte. Éstos tendrán derecho de hacer declarar, en el duplicado de la carta de porte, el estado en que se hallan los objetos del transporte al tiempo de recibirlos, presumiéndose, a falta de tal declaración, que los han recibido en buen estado y conforme a la carta de porte. Los acarreadores subsiguientes quedarán subrogados en los derechos y obligaciones del primer acarreador (Código de Comercio, art. 171).

Art. 70.– Registro de cargas y expedición de cartas de porte. Las empresas deberán registrar los bultos de mercaderías a medida que se presenten para ser despachados, extendiendo carta de porte, si lo exigiese el cargador, o dando, simplemente, en caso contrario, un recibo que indique la naturaleza y peso de los bultos, el importe total del flete, y el tiempo en que debe efectuarse el transporte. La expedición de mercaderías se hará en el mismo orden de registro, sin preferencia para nadie, y su transporte será continuo desde el punto de despacho hasta el de destino, aunque el trayecto comprenda líneas de distintas empresas. (Ley 2873, art. 43).

Art. 71.– Declaración de calidad, peso, clase, etc., de la carga. El cargador podrá hacer declaración previa de la calidad específica, peso, clase, medida o número de las cargas a transportar. Tratándose de cargas a granel, deberán ser pesadas por la empresa en el primer punto donde haya báscula apropiada, o, en su defecto, aforadas en metros cúbicos, con la conformidad del cargador. La empresa podrá atribuir un peso mayor que el efectivo a toda carga de mucho volumen y poco peso, en la proporción de 2 metros cúbicos por 1000 kg (art. 219 del Reglamento General de Ferrocarriles).

Art. 72.– Falsa declaración de las cargas. Penalidad. El cargador que hiciera una declaración falsa al remitir sus cargas, a fin de pagar un flete menor que el debido abonará a la empresa el doble del flete que correspondía o cincuenta centavos como mínimo, si el doble del flete no alcanzara a esa suma (art. 220 del Reglamento General de Ferrocarriles).

Art. 73.– Sospecha de falsedad. Reconocimiento de bultos.

Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto la empresa resolviera proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del remitente o del consignatario. Si estos últimos no concurrieran, solicitará la presencia de un inspector de la comisión o, en su defecto, de la autoridad policial más inmediata, del juez de paz, o de dos testigos calificados. Si mediante este reconocimiento se constatará falsa declaración, el remitente pagará el doble del flete que debió abonar en circunstancias normales, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que puedan deducirse en su contra, por las consecuencias que hubiera producido su falsa declaración. Todos los gastos que se ocasionen por sospecha de falsa declaración no verificada serán por cuenta de la empresa, la que, además, tendrá la obligación de dejar los bultos en el estado en que se hubieran encontrado antes del procedimiento (arts. 221 y 222 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 74.*– Acondicionamiento. Marcas y rótulos de las cargas. Las cargas que se entreguen a las empresas para ser transportadas deberán estar bien acondicionadas, indicándose en los envases el número y marca correspondientes y el lugar de destino, debiéndose sacar o borrar toda marca o rótulo existente con anterioridad (art. 224 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 75.*– Embalaje. Para los embalajes regirán las siguientes disposiciones:*1.* Los tejidos, calzados, comestibles, cigarrillos, artículos de armería o droguería o cualquier otra mercadería de valor, deberán despacharse en embalajes sellados con lacre o plomo o precintados de tal manera que su contenido no pueda ser sustraído sin violar los sellos o precintos.*2.* Los cascos deberán tener los tapones bien asegurados y no derramar su contenido. Los que contengan mosto u otros líquidos en fermentación no podrán estar cerrados herméticamente y deberán estar provistos de un tubo que permita el escape de los gases.*3.* Los cascos vacíos, que hubieran contenido líquidos corrosivos, cáusticos, ácidos o de mal olor, deberán estar bien secos exteriormente y cerrados.*4.* Los cueros de lanares se transportarán en bultos bien asegurados y la empresa responderá por su peso, únicamente en el caso de que los bultos hubieran sido abiertos mientras se encontraban en su poder. Los de venado y nutria deberán presentarse enfardelados. La cerda no enfardelada y la pluma se recibirán solamente en cajones, bolsas, chiguas o embaladas de manera segura.*5.* La lana se transportará en fardos, bolsas o dobles lienzos, y las empresas responderán del número de ellos, pero la lana suelta se transportará sin responsabilidad y estará sujeta a un peonaje extraordinario en la estación de destino, si la empresa se viese en la obligación de descargarla o transbordarla.*6.* Las bolsas llenas deberán estar cerradas con hilo de atar –excluyéndose el uso de las trenzas de paja–, con orejas o manijas para poder manejarlas, y las vacías deberán estar bien atadas entre sí, de manera que ninguna pueda desprenderse.*7.* Los objetos de metal, no embalados, no podrán tener pintura o alquitrán fresco (art. 225 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 76.*– Rechazo de la carga por mal acondicionamiento. Transporte sin responsabilidad. Si el remitente presentase la carga mal acondicionada o deficientemente embalada, las empresas podrán negar el transporte, pero si aquél insistiese, la conducción se efectuará sin responsabilidad para ellas, siempre que no ofrezcan peligro para el resto de la carga y que hagan constar su oposición en la carta de porte (Código de Comercio, art. 178).*Art. 77.*– Carga, descarga y acondicionamiento de objetos de gran peso o volumen. La carga, acondicionamiento y descarga de las maquinarias, vehículos y bultos de un peso superior a 300 kg cada uno y de objetos de volumen extraordinario, serán efectuados por el remitente o el consignatario, según el caso, por su cuenta y riesgo. Las empresas podrán realizar esas operaciones a pedido del interesado, siempre que tenga los medios necesarios, cobrando la tasa que corresponda (art. 227 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 78.*– Transporte condicional para cargas de peso o volumen extraordinario. Toda carga que, por su peso o volumen, necesitase vehículos especiales o peonaje extraordinario se transportará bajo trato condicional (art. 228 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 79.*– Presunción de ausencia de vicios aparentes de la carga. Si las empresas aceptaran sin reservas los objetos del transporte, se presumirá que no tienen vicios aparentes (Código de Comercio, art. 169).*Art. 80.*– Aforo de cargas. Salvo disposición distinta de las tarifas, las cargas se aforarán en cantidades no menores de 50 kg y el peso que sobrepase de 50 kg será divisible en fracciones de 10 kg, a excepción de los aforos por vehículo, en que éstas serán de 100 kg.*Art. 81.*– Transporte de efectos de valor. El porteador no será responsable del dinero, alhajas o efectos de gran valor y documentos de crédito, si, al tiempo de la entrega, el cargador no hubiese declarado su contenido y acordado las condiciones del transporte. En caso de pérdida o avería, no estará obligado a indemnizar más del valor declarado (Código de Comercio, art. 173).*Art. 82.*– Valor legal de la carta de porte. La carta de porte es el título legal del contrato entre el cargador y la empresa, y por su contenido se decidirán todas las cuestiones que ocurran con motivo del transporte de los efectos, sin admitirse más excepciones en contrario que la falsedad o error involuntario de redacción (Código de Comercio, art. 167). Si la carta de porte fuera impugnada por alguna de las causas mencionadas en el párrafo anterior, se estará al resultado de las pruebas que presente cada parte en apoyo de su respectiva pretensión, pero el cargador, ante todo, tendrá que probar la entrega de los efectos al porteador, en caso de que éste lo negare. Sólo podrá probarse el valor según la apariencia exterior de los efectos (Código de Comercio, art. 167).*Art. 83.*– Cartas de porte. Subrogación. La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al portador. El cesionario, endosatario o portador de la carta de porte se subroga en todas las obligaciones y derechos del cargador (Código de Comercio, art. 166).*Art. 84.*– Aprobación de las cartas de porte. Las empresas no podrán utilizar ejemplares de carta de porte cuyo texto original no haya sido previamente aprobado por la Comisión (art. 238 del Reglamento General de Ferrocarriles).

Art. 85.– Correcciones en la carta de porte. La carta de porte no podrá contener raspaduras; las correcciones que se hicieran se salvarán bajo la firma y los números rectificadas se repetirán en palabras (art. 236 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 86.*– Redacción y datos de la carta de porte. La carta de porte será redactada, en duplicado, por el cargador, utilizando el formulario pertinente, autorizado al efecto, en el cual se anotarán con toda claridad los siguientes datos: 1. Nombre y domicilio del cargador. 2. Nombre y domicilio del destinatario, si la carta de porte no fuese al portador. 3. Lugar de destino de la carga y empresa a que pertenece. 4. Designación de los efectos, su calidad específica, peso, medida o número de bultos, sus marcas o signos exteriores, y, si estuviesen embalados, la clase de embalaje. 5. Los demás datos que exijan los formularios. Recibidos los efectos, la empresa anotará en la carta de porte y su duplicado: a) El número de orden de la misma. b) El importe del flete debido, con la indicación de “pagado” o “a cobrar”. c) Las convenciones especiales del transporte, si las hubiere. d) Las observaciones o reservas acerca del estado de las mercaderías o de su embalaje. e) La firma del jefe de la estación o empleado autorizado al efecto. f) La fecha de recepción de la carga. Llenados estos recaudos y firmada la carta de porte por las partes, el duplicado de la misma será devuelto, en el acto, al remitente o a su representante, quedando en ese momento concluido el contrato (art. 235 del Reglamento General de Ferrocarriles).

Art. 87.– Ineficacia de las estipulaciones particulares. Cualquier estipulación particular que no conste en la carta de porte será de ningún efecto para con el tercer destinatario o legítimo tenedor (Código de Comercio, art. 168).*Art. 88.*– Omisión de la firma en la carta de porte. Almacenaje. Si el interesado no se presentase a firmar la carta de porte, la carga no será despachada, y, pasadas las 24 horas, pagará almacenaje según tarifa. Cuando el remitente lo pida, la empresa le otorgará una constancia escrita de la fecha en que fue despachada la carga (arts. 244 y 245 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 89.*– Extravío de las cartas de porte. Si la carta de porte se hubiera extraviado, siendo nominativa, podrán entregarse en destino los efectos designados en ella, sin su presentación, previa identificación del consignatario, a satisfacción de la empresa. Si la carta de porte fuese a la orden o al portador, la entrega se hará en destino, previa conformidad del cargador (art. 243 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 90.*– Variación de destino de las cargas. Condiciones para ejercer ese derecho. El cargador o legítimo tenedor de la carta de porte puede variar la consignación de los efectos y el conductor o comisionista de transporte está obligado a cumplir la nueva orden, si la recibiese antes de hecha o exigida la entrega en el lugar estipulado, teniendo derecho en tal caso a exigir la devolución de la primera guía y la redacción de otra nueva. Sin embargo, si la variación de destino de la carga exigiese variación del camino, o que pasara más adelante del punto designado para la entrega, en la carta de porte se fijará, de común acuerdo, el nuevo porte o flete. Si no se acordaren, cumple el porteador con verificar la entrega en el lugar designado en el primer contrato (Código de Comercio, art. 191).

Art. 91.– Exhibición de guías para el transporte de frutos del país. Las empresas se sujetarán a las disposiciones nacionales o provinciales, según el caso, respecto de la exhibición de guías para la extracción de frutos del país, debiendo conducir dichas guías en el mismo vehículo en que se realice el transporte.*Art. 92.*– Flete a pagar. Negativa a admitirlo. El flete de la carga puede abonarse tanto en procedencia como en destino, haciéndose así constar en la respectiva carta de porte; sin embargo, las empresas podrán negarse a conducir cargas con flete a pagar, cuando sean de fácil deterioro, cuando su valor en destino no alcance a cubrir los gastos de transporte y en otros casos especiales, dando cuenta a la Comisión (art. 249 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 93.*– Término para el pago del flete. Los consignatarios no podrán diferir el pago del flete de los efectos que recibieren, después de transcurridas las 24 horas siguientes a su entrega. En caso de retardo ulterior, no mediando reclamación sobre daño o avería, la empresa podrá exigir la venta judicial de los efectos transportados, hasta la cantidad suficiente para cubrir el monto del flete y los gastos que se hayan ocasionado (Código de Comercio, art. 202).*Art. 94.*– Rumbos para despachar las cargas. Si la empresa tiene dos o más rutas autorizadas que unan el punto de origen y de destino de la carga, podrá elegir la ruta que mejor le convenga para hacer el transporte, siempre que no exista pacto expreso con el remitente sobre el camino en que debe efectuarse el transporte; la empresa, sin embargo, está obligada a cobrar el flete, aplicando la tarifa más baja por la distancia más corta (art. 248 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 95.*– Aforos de cargas de la misma clase. Todos los artículos de la misma clase, especificados en una carta de porte, serán considerados en conjunto como una sola partida, al efecto del cómputo del flete. Si un bulto contuviera mercaderías de diversas clases, sujetas a tarifas diferentes, será aforado aplicando al total la tarifa más elevada (arts. 251 y 252 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 96.*– Desistimientos de los cargadores. Los remitentes de cargas, quienes, después de haberlas entregado a la empresa para su transporte, desistiesen de hacerlo, podrán retirarlas pagando el peonaje a razón de 50 centavos moneda nacional la tonelada, más el almacenaje que corresponda, no contándose menos de un día. Si los efectos estuvieran ya cargados en los vehículos, pagarán un peso moneda nacional más por tonelada, y si hubieran llegado ya a una estación intermedia, pagarán el flete correspondiente al trayecto recorrido (art. 257 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 97.*– Riesgos a cargo del remitente. Durante el transporte corren por cuenta del cargador, no mediando estipulación en contrario, todos los daños que sufrieren los efectos, provenientes de vicio propio, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualquiera de estos hechos incumbe a la empresa (Código de Comercio, art. 172).*Art. 98.*– Gastos a cargo del remitente o consignatario. Serán de cuenta del consignatario

o remitente los gastos que el acarreador pueda haber hecho para impedir el efecto de una fuerza mayor o avería derivada de vicio propio de la cosa, para reparar o componer el embalaje, a fin de conservar las mercaderías, con sujeción a lo previsto en el art. 162 del Código de Comercio (Código de Comercio, art. 201).*Art. 99.*– Tiempo y lugar de entrega. Las empresas deberán efectuar fielmente la entrega de las cargas que reciban para su transporte, en el tiempo y lugar del convenio, y emplear todas las diligencias y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes, en casos semejantes, para que los artículos no se deterioren, haciendo, a tal fin, por cuenta de quien pertenecieran los gastos necesarios; y serán responsables a las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños que les resultaren por malversación u omisión suya o de sus factores, dependientes u otros agentes cualesquiera (Código de Comercio, art. 162).*Art. 100.*– Reclamación por pérdida o avería. Llegadas las mercaderías a destino si, al tiempo de la entrega, resultare alguna falta o avería, el consignatario deberá formular su reclamación en el acto al conductor que haga la entrega, sin perjuicio de poder ampliarlo dentro de las 48 horas ante la administración de la empresa a los efectos que hubiera lugar. Mediando esta reclamación, la firma de la carta de porte al recibo de la carga, no exime a la empresa de la responsabilidad que la incumba (art. 281 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 101.*– Verificación de señales exteriores de avería. Las verificaciones que el consignatario quiere realizar al recibo de la carga, cuando ésta presente señales exteriores de avería, deberán ser hechas en los depósitos de la empresa o en el domicilio del consignatario, pero siempre en presencia de un empleado de la empresa. Los casos de duda sobre el estado de los efectos al tiempo de la entrega serán resueltos por arbitradores, haciéndose constar por escrito el resultado (Código de Comercio, art. 192).*Art. 102.*– Entrega de las cargas a la persona designada en la carta de porte. Las empresas carecen de acción para investigar el título que tengan a los efectos el cargador o el consignatario. Deberán entregarlos sin demora ni entorpecimiento alguno a la persona designada en la carta de porte. Si no lo hicieren, serán responsables de todos los perjuicios resultantes de la demora (Código de Comercio, art. 195).*Art. 103.*– Obligación del destinatario, previa a la entrega. La empresa no estará obligada a verificar la entrega de las cosas transportadas hasta que la persona que se presente a recibirlas no cumpla con las obligaciones que le incumban (Código de Comercio, art. 196).*Art. 104.*– Desacuerdo sobre el flete. Depósito de la diferencia. En caso de desacuerdo, si el destinatario abonase la cantidad que cree debida y depositare, al propio tiempo, la diferencia, la empresa deberá entregarle las cosas transportadas (Código de Comercio, art. 196).*Art. 105.*– Retiro parcial. Almacenaje. Si el consignatario no hubiese retirado toda su carga el mismo día, se cobrará el almacenaje que corresponda, de acuerdo con las fechas de salida y de las cantidades retiradas cada día (art. 267 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 106.*– Depósito de las cargas a la intemperie. Las cargas que no sufran a la intemperie podrá depositarse en los patios o playas de las estaciones, bajo la vigilancia de la empresa respectiva, y estarán sujetas al pago de la mitad de la tarifa de almacenaje (art. 268 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 107.*– Estado en que deben ser entregadas las cargas. Fuera de los casos previstos en el art. 121, la empresa estará obligada a entregar los efectos cargados en el mismo estado en que los haya recibido, según resulte de la carta de porte, presumiéndose, en el silencio de ésta, que los ha recibido en buen estado y sin vicios aparentes de embalaje (Código de Comercio, art. 175).*Art. 108.*– Averías o pérdidas de las cargas. Sin embargo, aunque las averías o pérdidas provengan de caso fortuito o de vicio propio de la cosa cargada, la empresa quedará obligada a indemnizarlas, si se probase que la avería o pérdida provino de su negligencia o culpa, por haber dejado de emplear los medios o precauciones practicados en circunstancias idénticas por personas diligentes (art. 271 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 109.*– Comprobación del estado de las cargas a la entrega. El destinatario tendrá derecho a comprobar, a expensas suyas, en el momento de la entrega, el estado de las cosas transportadas, aun cuando no presenten señales exteriores de avería. La empresa podrá, por su parte, exigir al consignatario la apertura y reconocimiento y de los bultos en el acto de la recepción, y si éste rehusase u omitiese la diligencia requerida, la empresa quedará exenta, por este solo hecho, de toda responsabilidad que no provenga de fraude o infidelidad (Código de Comercio, art. 198).*Art. 110.*– Gastos de la rectificación. El consignatario pagará los gastos para pesar y contar los artículos en el caso de que, habiendo pedido rectificación, resultare igual o mayor peso que el expresado en la carta de porte. Tratándose de cargas a granel, si el peso asignado por la empresa en el aviso de la llegada de la carga, de acuerdo a lo dispuesto en el art. 121, fuera mayor que el declarado y el consignatario no lo aceptase, efectuada la verificación de peso, la empresa correrá con los gastos, cuando resulte un peso menor o igual al declarado en la carta de porte. En igual forma se procederá en el caso de transportes de bultos (art. 323 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 111.*– Dudas sobre el peso o precio. Procedimiento a observarse. Las dudas que surjan sobre el peso y precio, insuficiencia del embalaje o cubierta de los bultos, y estado de la mercadería, deberán someterse en el acto a resolución del delegado de la Comisión. Si éste no estuviese presente en el lugar y el remitente no quisiera esperar la intervención de la Comisión, se someterá la cuestión a juicio de dos árbitros designados en el acto, uno por cada parte, con facultad para nombrar a un tercero en caso de discordia, pagando las partes por mitad los honorarios (ley 2873, art. 48).*Art. 112.*– Mermas. Limitación de responsabilidad. Respecto de las cosas que por su naturaleza se hallen sujetas a una disminución de peso o medida, la empresa podrá limitar su responsabilidad hasta la concurrencia de un tanto por ciento previamente determinado, que se establecerá por cada bulto,

si la carga estuviera dividida en bultos. No habrá lugar a la limitación de la responsabilidad expresada, si el remitente o el destinatario probasen que la disminución no provino de la naturaleza de las cosas o que, por las circunstancias del caso, no podría llegar a la cuantía establecida (Código de Comercio, art. 174).*Art. 113.*– Tabla de mermas. Para estos transportes seguirá la misma tabla de mermas establecida en el Reglamento General de Ferrocarriles. Sin embargo, estas proporciones no regirán para los casos en que se compruebe que la mayor disminución es natural y corresponda al estado especial de las cargas (art. 276 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 114.*– Indemnización por pérdida o extravío, si consta la designación de los efectos. La indemnización que deberán pagar las empresas en caso de pérdida o extravío de carga será tasada por peritos según el valor que tendrían los efectos en el tiempo y lugar de la entrega y con arreglo a la designación que de ellos se hubiera hecho en la carta de porte. En ningún caso se permitirá al cargador la prueba de que, entre los efectos designados en la carta de porte, se contenían otros de mayor valor o dinero (Código de Comercio, art. 179).*Art. 115.*– Indemnización por averías. Cuando el efecto de las averías o daños sea sólo disminución en el valor de los efectos, la obligación de la empresa se reducirá a abonar lo que importe el menoscabo, a juicio de peritos, como en el caso del artículo anterior (Código de Comercio, art. 180).*Art. 116.*– Indemnización de efectos inutilizados por averías. Si por causa de las averías los efectos quedasen inútiles para la venta y consumo, en los objetos propios de su uso, el consignatario no estará obligado a recibirlos y podrá dejarlos por cuenta de la empresa, exigiendo su valor al precio corriente de aquel día en el lugar de la entrega. Si entre los géneros u objetivos averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, tendrá lugar la disposición del artículo anterior con respecto a lo deteriorado, y el consignatario recibirá los que estén ilesos, si la separación pudiera hacerse por piezas distintas y sueltas, sin que se divida en parte un mismo objeto o un conjunto que forme juego (Código de Comercio, art. 181).*Art. 117.*– Indemnización por extravío cuando no es conocido el contenido. En caso de extravío de algún cajón o fardo de cargas o cualquier otro bulto, cuyo contenido se ignore y de valor no declarado, la empresa sólo estará obligada a abonar, como única indemnización, la suma de veinticinco pesos moneda nacional. Si el contenido fuera conocido, la indemnización se hará de acuerdo con los precios corrientes en plaza y si el valor fuera declarado, la indemnización no podrá ser mayor que dicho valor (art. 280 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 118.*– Si se hubiese extraviado algún bulto o bultos y apareciesen más tarde, se dará aviso al interesado, y si éste exigiera dentro de los 30 días del aviso que le sean remitidos, le serán enviados libres de porte contra reembolso de la indemnización que hubiese recibido. Si rehusare hacerse cargo de ellos o no se conociese el domicilio del interesado, habiéndose abonado la correspondiente indemnización, los bultos quedarán de propiedad de la empresa (art. 282 del Registro General de Ferrocarriles).*Art. 119.*– Transporte de cosas frágiles y perecederas. Presunción de irresponsabilidad. Si se tratare del transporte de determinadas especies de cosas frágiles o sujetas a fácil deterioro, o bien, de transportes hechos de un modo especial, las empresas podrán estipular que las pérdidas o averías se presumen derivadas del vicio de las mismas cosas transportadas, de su propia naturaleza o del hecho del remitente o del destinatario, si su culpa no fuese probada (Código de Comercio, art. 177). En consecuencia, y salvo prueba en contrario, no serán responsables, entre otros casos:*1.* De las averías o roturas de muebles, plantas, frutas, legumbres, manteca, leche, animales muertos, carne fresca, aves, pescado, queso, cristalería o loza, ni de ningún otro artículo frágil o que por su naturaleza no se pueda guardar más que por corto tiempo, a menos que pueda probarse que el mal provino de negligencia o falta de cuidado de parte de la empresa.*2.* De las pérdidas y averías sufridas por las cargas que, en virtud de disposiciones de las tarifas o por convención especial pactada con el remitente, se transporten en vehículos abiertos, si el transporte se hubiese efectuado normalmente.*3.* De las faltas o deterioros que pudieran ocurrir en el transporte de las cargas por vehículo, en cuya carga la empresa no haya intervenido directa ni indirectamente, siempre que conste en la carta de porte esta circunstancia y que el remitente selle los vehículos con sellos propios y éstos lleguen intactos a destino. En tales casos se hará en la carta de porte la siguiente anotación: “Cargado y sellado por el interesado; sin responsabilidad para la empresa”. Si el cargador no tuviese sellos propios, podrá pedir, a los mismos efectos, que el vehículo sea sellado por la empresa, dejándose constancia de ello en la carta de porte. En este caso, se anotará en la misma lo siguiente: “Cargado por el interesado, sin intervención de la empresa, y sellado por ésta, a pedido de aquél, por carecer de sellos propios”.*4.* De los daños que sufriera la carga, si la misma fuera cuidada por personas encargadas por el cargador, provistas de pasajes gratis al efecto, siempre que esos daños pudieran haber sido evitados por dicho cuidador. (Art. 285 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 120.*– Depósito judicial de la carga. Si el consignatario fuese desconocido, no se hallase en el domicilio indicado en la carta de porte o, estando presente, rehusase recibir los efectos, la empresa los depositará en el lugar que determine el Juzgado de Comercio o el juez de paz en su defecto, por cuenta de quien corresponda recibirlos, sin perjuicio del derecho de terceros (Código de Comercio, art. 197). La empresa deberá, también, poner el hecho en conocimiento del remitente, a los efectos que hubiere lugar, antes de consignar la carga al juzgado. Si el remitente no solicitare el redespacho de la carga dentro de las 48 horas, la empresa solicitará el remate para resarcirse de los gastos ocasionados.*Art. 121.*– Aviso de llegada de cargas a depósito. Cuando la entrega de la carga deba hacerse en depósito de la empresa, ésta comunicará al consignatario su llegada por el medio más rápido, a fin de que el mismo pueda retirarla en el plazo reglamentario. Para constancia, la

empresa llevará un registro donde anotará los datos de la carta de porte, fecha, hora y medio utilizado para dar el aviso. A pedido del interesado, la empresa debe darle una constancia escrita del aviso con todos los datos del registro. El libro será foliado y rubricado por la Comisión (Tomado del art. 308 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 122.*— Rectificación del peso o precio. Podrá rectificarse a la llegada de los bultos cualquier error que en el precio o en el peso hubiera cometido la estación expedidora. Este derecho es recíproco entre las empresas y el público, debiendo abonarse en el acto de la entrega de la mercadería, por quien y a quién corresponda, el importe a que ascienda el error cometido (ley 2873, art. 48).*Art. 123.*— Carga de vehículo completo con mercaderías de varias clases. El remitente de un vehículo completo podrá cargarlo con mercaderías de varias clases para una sola consignación. La empresa no será responsable de los daños causados a una parte de los efectos por la presencia de los demás (art. 297 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 124.*— Derecho al cobro del porte de un vehículo que vaya vacío. Contratado un vehículo para que vaya vacío, con el exclusivo objeto de recibir cargas en un lugar determinado y conducir las al punto indicado, la empresa tendrá derecho al porte estipulado, aunque no realice la conducción, previa justificación de los siguientes hechos: 1. Que el cargador o su comisionista no le ha entregado las cargas ofrecidas. 2. Que, a pesar de sus diligencias, no ha podido obtener otra carga para el lugar de procedencia. Habiendo conducido carga en el viaje de regreso, la empresa sólo podrá cobrar al cargador primitivo la cantidad que falte para cubrir el porte estipulado en él (Código de Comercio, art. 193).*Art. 125.*— Cargas por cuenta del Gobierno nacional. Órdenes especiales. Para el transporte de toda carga por cuenta del Gobierno nacional, deberá presentarse una orden especial, firmada por persona debidamente autorizada por el departamento a que pertenezca, la que será presentada a la empresa, indistintamente, en el punto de expedición o de destino de la consignación, debiendo en este último caso acompañar la guía extendida a nombre del Gobierno nacional o endosada al mismo (ley 2873, art. 19).*Art. 126.*— Recibo por pago de fletes. Datos que deberá contener. A pedido de los interesados, las empresas deberán otorgarles recibo por pago de fletes. El documento respectivo contendrá los siguientes datos: a) Lugar de procedencia. b) Lugar de destino. c) Designación a los efectos. d) Su peso o medida. e) Clasificación. f) Tarifas. g) Flete total. h) Fecha y número de la carta de porte. i) Fecha de la entrega de la carga. j) Fecha de otorgamiento del recibo. (Art. 320 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 127.*— Término por el cual pueden mantenerse en depósito los efectos. En los casos del art. 120 (art. 197 del Código de Comercio), podrán las empresas mantener los efectos en depósito, por el término de 5 días, a disposición y por cuenta de los interesados, vencido el cual, procederán como lo establece el referido artículo.*Art. 128.*— Horario de recepción y entrega de cargas. La recepción y entrega de los efectos debe ser hecha y exigida en las horas comprendidas entre las 8 y las 18, de todos los días hábiles, con excepción del sábado, en que será entre las 8 y las 13 (tomado del art. 509 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 129.*— Autorización para transportar cargas especiales. La comisión puede autorizar el transporte de cargas de carácter especial, de acuerdo con las prescripciones que se establecen en el presente capítulo (ley 12346, art. 10 , inc. a).*Art. 130.*— Preferencia para su expedición. Estas cargas estarán sujetas a lo dispuesto para las de carácter general, pero podrán gozar de preferencia para su expedición, en los siguientes casos: a) Cuando sean provisiones destinadas al consumo diario de las poblaciones. b) Cuando se trate de objetos destinados al servicio público para los cuales se reclame preferente despacho por intermedio de la comisión (tomado del art. 46 de la ley 2873).*Art. 131.*— Embalajes de cargas especiales. A los efectos del transporte de cargas especiales, y siempre que no se disponga de vehículos construidos “ex profeso”, regirán las siguientes disposiciones, con respecto a su embalaje: a) Los productos animales propensos a descomponerse, como carnes, cueros frescos no salados, grasas, huesos y astas, se transportarán únicamente (expediciones sueltas) en cascos o cajones bien tapados. Los gastos de desinfección que pudieran ser necesarios serán por cuenta del consignatario. b) El alcohol, el aceite, el petróleo y sus derivados, los antisépticos, desincrustantes, pinturas y líquidos similares, cuyos envases fuesen de hojalata, deberán estar protegidos con esqueletos de madera. c) El pescado fresco, conservado en hielo, se admitirá solamente en cajones agujereados en la parte inferior para permitir la filtración del agua al derretirse el hielo. La leche y la crema deberán conducirse en tarros fuertes o estanques adecuados. d) Las frutas (expediciones sueltas) se conducirán en jaulas de madera para asegurar su aireación (art. 225 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 132.*— Vehículos para transportar cargas a granel. Para el transporte de grandes cantidades o a granel de los productos consignados en el artículo anterior deberán usarse, exclusivamente, vehículos especiales de un tipo previamente aprobado por la Comisión.*Art. 133.*— Vehículos para transportar ganado. El transporte de ganado en pie se realizará en vehículos especiales, cuya construcción se ajustará a las disposiciones del reglamento del material rodante y llevarán en caracteres y lugar visibles una leyenda indicadora de su capacidad máxima, la que no podrá ser sobrepasada. Si la carga consistiese en animales de especies diversas, deberá destinarse un vehículo para cada especie, a menos que pueda asegurarse a cada una de ellas espacios perfectamente separados entre sí, dentro de una misma unidad.*Art. 134.*— Solicitud para transportar hacienda. Toda solicitud de un vehículo para el transporte de hacienda deberá ser formulada a la empresa, por escrito, con suficiente antelación, y ésta deberá contestar, en igual forma, dentro de un plazo no mayor de 24 horas, fijando el día, hora y lugar en que tomará la carga.*Art. 135.*— Pedidos de vehículos. Todo pedido de vehículos para animales destinados a la exportación y consignados a los embarcaderos de los

puertos en virtud de fletamientos ya contratados, tendrá preferencia sobre los demás pedidos. Pero si un cargador sorprendiere la buena fe de las empresas, consignando a embarcaderos, animales que no han de ser embarcados inmediatamente o que no hayan sido destinados a la exportación, perderá para el futuro toda preferencia, sin perjuicio de la indemnización de los daños que hubiera ocasionado (arts. 373 y 374 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 136.*– Paraderos e instalaciones para descanso, alimentación y abrevaje. Las empresas que están autorizadas para transportar haciendas deberán tener paraderos distribuidos en tal forma que la duración del viaje no obligue a los animales a permanecer más de 20 horas encerrados. Estos paraderos tendrán instalaciones adecuadas para el descanso, alimentación y abrevaje de las bestias, siendo estas operaciones por cuenta y riesgo de los interesados (art. 351 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 137.*– Condiciones de higiene y salubridad de las instalaciones. Será obligación de las empresas mantener sus instalaciones y vehículos para animales en perfectas condiciones de higiene y seguridad.*Art. 138.*– Casos de irresponsabilidad para las empresas. De acuerdo con lo dispuesto en el art. 177 del Código de Comercio, las empresas no serán responsables, siempre que no se pruebe lo contrario:*a)* De los daños o accidentes sufridos por los animales, en cuanto pueda derivar del riesgo especial que comporta esta categoría de transporte.*b)* De los daños o accidentes que pudieran ser evitados mediante la presencia de cuidadores que acompañen las consignaciones. A estos últimos efectos, en cada vehículo podrá ir un cuidador con pasaje libre, siempre que el cargador lo crea del caso. (Art. 372 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 139.*– Prohibición de esparcir material combustible. Queda prohibido esparcir sobre el piso de los vehículos paja u otro material combustible. Podrá reverse, sin embargo, esta prohibición, cuando se trate de ejemplares de “pedigree”, destinados a certámenes rurales o a exposición y venta en locales particulares o que regresen de esos destinos a las cabañas o establecimientos ganaderos a los cuales pertenezcan. En estos casos el cargador hará constar por escrito su deseo de que se provea al vehículo de los materiales prohibidos y el riesgo pertinente será por su exclusiva cuenta.*Art. 140.*– Transporte de animales domésticos. Los animales domésticos y las aves de corral no podrán ser acollarados, ni atados de las patas, ni puestos en bolsas o cajones. Podrán ir en jaulas, siempre que éstas sean suficientemente espaciosas y ventiladas.*Art. 141.*– Avisos de llegada. Las empresas estarán obligadas a dar aviso a los consignatarios de todo envío de animales que se les haga, puntualizando la fecha de su llegada a destino, a fin de que se preparen para recibirlos de inmediato. A estos efectos, se hará constar en la carta de porte el domicilio del consignatario (art. 378 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 142.*– Retiro de los animales. Estadías. Cuando la descarga de haciendas deba practicarse en los cargaderos de la empresa, los consignatarios, debidamente avisados por aquéllas, deberán retirar los animales en el término de 3 horas después de su llegada. Si así no lo hicieren, pagarán por las siguientes estadías:*a)* Vacunos o yeguarizos, dos pesos por cabeza, por cada día o fracción.*b)* Ovinos o porcinos, cincuenta centavos por cabeza, por día o fracción.*c)* Aves de corral, cinco centavos por yunta, por día o fracción. Las consecuencias de las estadías serán enteramente a riesgo de los consignatarios. Sin embargo, será obligación y de exclusiva cuenta de las empresas cuidar y dar de comer y beber a los animales, siempre que sea posible, durante tres estadías; entendiéndose comprendido el importe de dicho cuidado en las tarifas indicadas. El cobro de estas tarifas se hará por cabeza de animal que llegara vivo a su destino, y el valor de los animales quedará afectado a la percepción del importe (art. 379 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 143.*– Descarga en mercados públicos. Tratándose de ganados destinados a mercados-públicos de hacienda, frigoríficos, locales de exposición, locales de remate, establecimientos ganaderos o locales particulares cualesquiera, una vez que el vehículo haya sido puesto a la descarga, el consignatario deberá realizar, en seguida, esa operación. Si no lo hiciere, las empresas podrán efectuarla, de inmediato, por cuenta de aquél, siempre que ello fuere indispensable, por exigencias del normal funcionamiento de dichos locales, y para no retardar la descarga de las demás consignaciones. Las empresas serán responsables de los perjuicios que sus agentes ocasionaran a la hacienda, por su culpa o negligencia, al realizar esa operación, bajo las prescripciones del art. 162 del Código de Comercio.*Art. 144.*– Publicidad de las reglamentaciones sobre el transporte de ganado. Las empresas autorizadas para el transporte de hacienda fijarán, en un cuadro colocado en sitio visible de los lugares donde poseen cargaderos, las disposiciones de este reglamento que les son atinentes y, además, las imprimirán en el dorso de las cartas de porte para hacienda (art. 381 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 145.*– Transporte condicional de cargas de peligro. Las empresas aceptarán condicionalmente el transporte de cargas de peligro constituidas por sólidos o líquidos explosivos, inflamables, oxidantes o corrosivos y gases comprimidos. Las unidades que transporten esos efectos deben llevar, en lugares bien visibles, una leyenda indicadora de la condición peligrosa de la carga (art. 347 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 146.*– Envase de artículos explosivos. Todo envase con artículos explosivos deberá indicar el nombre de su contenido, acompañado del rótulo “peligro” (art. 330 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 147.*– Embalaje de cargas de peligro. En general, el embalaje se hará en cajas fuertes de madera, que cerrarán herméticamente, para que no se derrame el contenido, y no deberán ser reforzadas con ligaduras de hierro. La pólvora podrá ir en envases de metal –con exclusión del hierro–, y no podrán colocarse en ellos tornillos, clavos u otros accesorios de hierro. Los cartuchos de dinamita deberán estar bien atados en paquetes y no podrán ir provistos de fulminantes. El algodón pólvora y otras nitrocelulosas deberán regarse con un

20% de agua, por lo menos, y estarán bien embalados en fuertes envases, a fin de que su contenido no sufra fricción. Los fósforos se conducirán en envases de hierro o madera, cuyo volumen no exceda de 1200 decímetros cúbicos, y los ácidos, en fuertes recipientes bien tapados y provistos de manijas cómodas. Estos últimos no podrán colocarse en el mismo vehículo destinado a la conducción de otros productos químicos, y el peso bruto del bulto no podrá exceder de 75 kg (arts. 327, 328, 329, 343 y 344 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 148.*– Peso máximo de bultos de explosivos. El peso bruto de los bultos de pólvora, algodón pólvora, cartuchos y fuegos artificiales, no podrá exceder de 90 kg, y el de los envíos de dinamita y cartuchos de algodón pólvora, de 35 kg (art. 331 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 149.*– Envases y embalajes especiales. La dinamita y las materias análogas podrán transportarse solamente en los envases y embalajes de fábrica, provistos de certificados “ad hoc” (art. 332 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 150.*– Acondicionamiento de cargas de peligro. El acondicionamiento de las carga de peligro, en los vehículos debe hacerse en forma que la misma no pueda sufrir desplazamientos o sacudidas por efecto de las frenadas, virajes o accidentes del camino. En las operaciones de carga y descarga, se evitarán los sacudimientos, especialmente si se trata de dinamita y productos análogos. Queda prohibido aproximarse a los explosivos con luz abierta o fumando.*Art. 151.*– Transporte de petróleo y derivados. El petróleo bruto, refinado y todos sus derivados líquidos de uso corriente como combustibles, podrán transportarse, cuando no lo sean en camiones tanques especialmente construidos para ese fin, en cascos fuertes y tambores u otros envases de metal bien cerrados y de consistencia probada.*Art. 152.*– Embargo de la carga. Si una carga fuese embargada judicialmente mientras estuviese en poder de la empresa, ésta continuará con las obligaciones de depositaria de la misma y cobrará almacenaje de conformidad con la tarifa en vigencia (art. 290 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 153.*– Exclusión o limitación de responsabilidad. Los reglamentos o estipulaciones de las empresas que hubieren ofrecido sus servicios al público, excluyendo o limitando las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código de Comercio y las leyes y reglamentos vigentes, serán nulas y sin ningún efecto.*Art. 154.*– Formularios de las empresas. La comisión determinará los formularios de las empresas, utilizados o a utilizarse en sus relaciones con el público, que deberán ser sometidos a su aprobación (art. 239 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 155.*– Plazos para el transporte. El servicio de cargas se hará dentro de los plazos máximos que establece el Reglamento General de Ferrocarriles.*Art. 156.*– Demoras. Sanciones. En caso de emplearse en la ejecución del transporte mayor tiempo que el establecido en el artículo anterior, la empresa perderá una parte del precio del transporte, proporcional a la duración del retardo, y el precio completo del transporte, si el retardo durase doble tiempo que el fijado para la ejecución del mismo. Tendrá, además, la obligación de resarcir el mayor daño que se probare haber recibido por la expresada causa. La empresa no será responsable por la tardanza, si se probare que ella proviene de caso fortuito, fuerza mayor o hecho del remitente o destinatario (art. 188 del Código de Comercio).*Art. 157.*– Transportes bajo cláusula penal. Si al contrato de transporte se hubiese agregado una cláusula penal por el no cumplimiento o el retardo en la entrega, podrá siempre pedirse la ejecución del transporte y la pena. Para tener derecho a la pena pactada no será necesario acreditar un perjuicio y el importe de ella podrá deducirse del precio convenido. Si se probare que el perjuicio inmediato y directo experimentado es superior a la pena, se podrá exigir el suplemento. Si la empresa estuviera exenta de responsabilidad con arreglo a las disposiciones legales, no habrá lugar al pago de la pena (Código de Comercio, art. 189).*Art. 158.*– Permiso necesario para transporte de cadáveres. No podrá transportarse ningún cadáver sin permiso de las autoridades competentes y previo cumplimiento de las disposiciones municipales que rigen la materia en el lugar de la carga, exigiéndose, además, a los interesados, el certificado de un médico legalmente autorizado. En caso de que el fallecimiento se haya producido por enfermedad contagiosa, el transporte sólo podrá efectuarse en las condiciones exigidas por las autoridades sanitarias (art. 396 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Art. 159.*– Condiciones de transporte. El transporte se efectuará en vehículos que no llevarán otra carga y que quedarán fuera de servicio, hasta haber sido debidamente desinfectados (art. 395 del Reglamento General de Ferrocarriles).*Capítulo VI: Régimen contable*a) Tarifas.b) Contabilidad de las empresas.c) Estadísticas.*Art. 160.*– Condiciones intrínsecas de las tarifas. Gastos de explotación e interés. Las tarifas deberán cubrir los gastos de explotación y procurando obtener un interés adecuado sobre el capital invertido. Los gastos de explotación incluirán los recursos necesarios para los fondos de reservas, renovaciones y el servicio de las obligaciones financieras.*Art. 161.*– Régimen de las tarifas. Sus requisitos. Las tarifas, tanto para pasajeros como para cargas o mercaderías, serán razonables, justas y uniformes, en igualdad de condiciones para todos los que se sirvan del transporte automotor. Toda presentación de tarifas nuevas o de modificaciones a las existentes deberá ser acompañada de los elementos de criterio necesarios para juzgar de su conveniencia económica, especificándose, en cada caso, el costo en que se calcule la explotación del servicio considerado en función de la naturaleza y volumen de las cargas y del recorrido del transporte de que se trata. Las tarifas reunirán iguales características que las de los ferrocarriles, esto es, constarán de un clasificador de encomiendas y otro de cargas, ambos con sus reglamentaciones correspondientes. Una vez aprobado por la Comisión, constituirán el único precio del transporte, que no podrá cobrarse sino en dinero o en cheques.*Art. 162.*– Admisión de tarifas reducidas. Podrán admitirse tarifas reducidas, previa homologación de la Comisión, para aquellos cargadores que, en períodos

dados de tiempo, ofrezcan un tonelaje importante de cargas, y para la contratación de servicios extraordinarios de pasajeros de ida y vuelta, a realizarse con vehículos que no sean los afectados, normalmente al servicio público concedido. *Art. 163.*— Provisión de reservas para el cálculo de las tarifas. A fin de que los distintos elementos renovables estén en las mejores condiciones de aprovechamiento, se proveerá a la acumulación de reservas anuales que permitan hacer frente, en su momento, a su renovación. Al efecto, se cargará, en cada ejercicio anual, el coeficiente que corresponda, de conformidad a las tablas de depreciación. Estas sumas de reservas, así como los demás coeficientes de reservas que resulten ser necesarios, incidirán en la explotación y, por lo tanto, en el cálculo de la tarifa que se autorizará a aplicar al empresario. *Capítulo VII: Disposiciones técnicas a) Vehículos. b) Cargas. c) Habilitación de vehículos y personal. d) Velocidades. e) Tráfico.* *Art. 164.*— Clasificación de vehículos para pasajeros. Los vehículos automóviles destinados al transporte de personas (entiéndese por vehículo automóvil aquel que tiene propulsión propia), se clasifican, según el número de asientos habilitados para el uso de los pasajeros, en: a) Colectivos, con capacidad máxima de 11 asientos; b) Microómnibus, con capacidad máxima de 21 asientos; c) Ómnibus con capacidad mayor de 21 asientos. *Art. 165.*— Dimensiones de los vehículos de pasajeros. Las dimensiones máximas exteriores de los vehículos a que se refiere el artículo anterior no excederán de las siguientes: Ancho entre salientes: Ómnibus, m 2,45; microómnibus, m 2,45; colectivos, m 2,00. Largo entre paragolpes: Ómnibus, m 10; microómnibus, m 7,50; colectivos, m 5,60. Altura desde el nivel de la calzada: Ómnibus, m 3,25; microómnibus, m 2,75; colectivos, m 2,55. No se permitirá aumentar la distancia entre ejes establecida por el fabricante. *Art. 166.*— Capacidad de carga y peso total. Los vehículos a que se refiere el art. 164 tendrán chasis de construcción especial para tal objeto, cuya capacidad de carga no sea menor de 3000 kg, para los microómnibus y colectivos, y de 7000 kg para ómnibus. El peso total, en esta clase de vehículos se calculará agregando a la tara o peso propio la carga que resulte de multiplicar por 85 kg el número de asientos aumentado en un 25%. *Art. 167.*— Clasificación de los vehículos. Los vehículos destinados al transporte de cargas se clasifican en la siguiente forma: a) Camiones: Son los vehículos automóviles cuya disposición del chasis permite la construcción de una estructura destinada a recibir mercaderías generales en bultos o a granel, o bien, dispositivos para transportes especiales (camiones-tanques, etc.). b) Acoplados: Son los vehículos no automóviles destinados a ser remolcados, y cuya construcción es tal que ninguna parte de su peso se transmite a otro vehículo. c) Semiacoplados: Son los acoplados cuya construcción es tal que una parte de su peso se transmite a otro vehículo. *Art. 168.*— Habilitación de vehículos de carga. La habilitación de los vehículos destinados al transporte de cargas se hará en base a su peso total, que se obtendrá agregando al peso propio o tara del vehículo el peso de lo transportado. En ningún caso se habilitará un vehículo para el transporte de un peso superior al especificado por el fabricante. *Art. 169.*— Dimensiones de los vehículos de carga. Las dimensiones máximas de los vehículos considerados en el artículo anterior no excederán de las siguientes: Ancho entre salientes: Camión, m 2,40; semiacoplado, m 2,40; acoplado, m 2,40; camión acoplado: m 2,40. Largo entre paragolpes: camión, m 10; semiacoplado, m 11; acoplado, mitad del camión; camión acoplado, m 16,50. Altura desde el nivel de la calzada: Camión, m 3,65; semiacoplado, m 3,65; camión acoplado, m 3,65. *Art. 170.*— Pesos máximos. Los pesos totales máximos (tara más carga), de los vehículos, se fijan en los siguientes valores: Camión de 2 ejes: 12 toneladas; camión de 3 ejes: 15 toneladas; semiacoplado: 15 toneladas; camión de 2 ejes con acoplado de 1 eje: 17 toneladas; camión de 2 ejes con acoplado de 2 ejes: 22 toneladas; camión de 3 ejes con acoplado de 1 eje: 20 toneladas; camión de 3 ejes con acoplado de 2 ejes: 25 toneladas. En ningún caso la presión transmitida al suelo por las llantas podrá ser superior a 100 kg por cada centímetro de ancho de la superficie de contacto. *Art. 171.*— Distancia entre ejes y peso sobre cada uno. La distancia mínima entre ejes será de 120 cm, y el peso máximo a que se halle sometido el eje más cargado, en cualquiera de los vehículos a que se refiere el artículo anterior, será de 8000 kg. *Art. 172.*— Repartición de la carga. La carga normal máxima deberá repartirse sobre el chasis de los vehículos automóviles en forma que el eje delantero soporte del 30 al 40% del peso total. *Art. 173.*— Prohibición de establecer competencia de velocidad. Se considerará falta grave que los conductores establezcan competencia de velocidad con sus vehículos. *Art. 174.*— Velocidad máxima. Los vehículos registrados para el transporte de cargas no podrán desarrollar una velocidad superior a 50 km por hora. Los ómnibus, microómnibus y colectivos no podrán desarrollar una velocidad superior a 75 km por hora. La comisión podrá exigir la modificación de los mecanismos de transmisión, a fin de que en ningún caso se pueda sobrepasar las velocidades indicadas. *Art. 175.*— Velocidades medias. Las velocidades medias de circulación se establecen: en 50 km por hora, en caminos llanos; 30 km por hora, en zonas urbanas; 15 km por hora, en curvas y puentes; para los servicios de carga en 40 km por hora en caminos llanos; 20 km por hora en zonas urbanas; y 10 km por hora, en curvas y puentes. En casos especiales de servicios de pasajeros a larga distancia, la comisión podrá autorizar horarios diurnos que sobrepasen hasta un 20% las velocidades medias correspondientes. *Art. 176.*— Trayecto donde no pueden desarrollarse las velocidades medias. Es obligación del empresario destacar, en su presentación, aquellos trayectos en que, por sus características, no puedan desarrollarse las velocidades medias establecidas en el artículo anterior. *Art. 177.*— Propaganda comercial en los vehículos. Su régimen prosicional. La propaganda comercial en los vehículos destinados al transporte automotor por caminos sólo podrá hacerse previa autorización de la comisión, sujeto a las

reglamentaciones que la misma dicte. *Art. 178.*— Reglamento a dictarse para los casos no previstos. Para los casos no previstos en los cap. V, VI y en el presente, la comisión dictará reglamentos específicos que someterá oportunamente a la aprobación del Poder Ejecutivo. *Capítulo VIII: Penalizaciones* *Art. 179.*— Prohibición impuesta al transportador privado. Si el transportador privado acepta un flete de ida o de retorno o transporta, junto con sus propias mercaderías o artículos para su uso, otros que no formen parte del comercio o industria que explota, será pasible de multa, y, en caso de reiteración, podrá ser considerado como transportador público sin permiso, quedando sometido a las prescripciones de la ley 12346 y de la presente reglamentación. *Art. 180.*— Caducidad de los permisos. La comisión estará autorizada para disponer la caducidad de los permisos que otorgue, por causa de incumplimiento de las obligaciones esenciales del empresario, después de haber agotado el procedimiento de la aplicación de multas o la ejecución directa del servicio. Podrá, también, declarar extinguido el permiso, por inhabilidad legal del empresario. *Art. 181.*— Ejecución directa de los servicios por la Comisión. La Comisión podrá proceder a la ejecución directa del servicio, disponiendo del uso y modo de empleo de los medios de explotación, en los casos en que el empresario no preste de una manera regular y continua el servicio, sea por acto suyo o del personal a sus órdenes, y sin perjuicio de las medidas correctivas que le aplique. *Art. 182.*— Quejas del público. Toda persona que se considere agraviada por hechos u omisiones de los empresarios, en contravención a las leyes 12346, 2873 y sus reglamentos, podrá ocurrir a la comisión, y ésta, previos los informes que crea oportuno recabar, resolverá la queja expresando clara y terminantemente el hecho u omisión contrarios a la ley o reglamentos, intimando al empresario para que cese o desista de la infracción dentro del plazo que se le fije, bajo apercibimiento de la multa correspondiente, que se aplicará en caso de que no cumpla lo ordenado. *Art. 183.*— Infracciones. Multas. Cada infracción cometida por las empresas contra las disposiciones de la ley y reglamentaciones del transporte automotor por caminos será castigada con multas que variarán desde cincuenta hasta cinco mil pesos moneda nacional, y que aplicará discrecionalmente la comisión, según la gravedad de la falta, hasta tanto se dicte la reglamentación pertinente. Se considerará como infracción distinta cada día que transcurra sin ponerse la empresa en las condiciones de la ley o reglamentos, después de notificada de la orden que al efecto hubiera expedido la comisión. En caso de reincidencia, la multa aplicada se duplicará. *Capítulo IX: Disposiciones transitorias varias* *Art. 184.*— Régimen de los transportadores existentes con concesiones otorgadas antes de la promulgación de la ley. Los transportadores públicos a que se refiere el art. 2, ap. 2, de la ley 12346, que justificasen debidamente ante la comisión hallarse en el goce de concesiones provinciales o municipales otorgadas antes de la sanción de la misma, tendrán derecho a continuar el servicio que estuvieren prestando, por el término de cinco años, a partir de la fecha de constitución de la comisión (4 de agosto de 1938). Los permissionarios de estos servicios que deseen continuarlos, de acuerdo con lo dispuesto por el art. 2 de la ley, deberán, dentro de los 30 días de la fecha en que se apruebe el presente reglamento, suministrar los datos y presentar los documentos indicados en el art. 17 para la obtención de nuevos permisos y, además, acompañarán: *a)* Copia legalizada de la concesión. *b)* Copia del último balance. *c)* Comprobantes que demuestren el monto anual y pago de las patentes y tasas que gravaban el servicio antes de ponerse en las condiciones de la ley, estableciendo la diferencia entre aquéllas y las que corresponderán, ahora, por aplicación del nuevo régimen. *d)* Un cuadro demostrativo del volumen de sus operaciones durante el último año, indicando las cargas y encomiendas y/o número de pasajeros transportados, con sus respectivos importes. *e)* Copia de sus clasificadores, si los hay, tarifas actuales y aumentos que se proponen sobre las mismas, si lo consideran conveniente. *f)* Horarios actuales y modificaciones que proponen sobre los mismos. *g)* Las fichas de estadística, debidamente llenadas, del material rodante y de estadística comercial, que estuvieren en vigor, si no lo hubieran hecho al empadronarse para la elección de representantes en la comisión. *h)* Modelos de boletos, guías y fórmulas que tengan en uso. *i)* Nómina del personal afectado directamente al transporte, con indicación de nacionalidad, sueldos, jornales, viáticos, sobresueldos, horas de trabajo y relevos. *j)* Nómina de las otras empresas de transporte automotor o ferroviario con quienes tengan en vigencia contratos o arreglos de combinaciones, que efectúen el mismo servicio con el mismo recorrido, total o parcial. La comisión podrá exigir todos los demás datos que crea necesarios. El certificado de depósito indicado en el inc. j) del art. 17 se hará dentro de los 180 días y deberá representar una suma por lo menos igual al 10% del capital de origen invertido en la empresa, deducida la depreciación correspondiente por el uso. Este depósito no podrá ser menor de \$ 100 por cada vehículo, si fuera camión o colectivo; \$ 200 si fuese microómnibus y \$ 500 si fuese ómnibus. *Art. 185.*— Régimen de los explotadores existentes que no gozan de concesiones. Los explotadores de los mismos servicios indicados en el artículo anterior, que estén funcionando actualmente, pero sin disponer de una concesión, permiso o licencia acordados expresamente por autoridad competente con anterioridad a la promulgación de la ley 12346, deberán presentarse a la comisión solicitando el permiso que prevé el art. 17, dentro del plazo de treinta días, a contar desde la fecha de aprobación del presente reglamento. Si no lo hicieren dentro de ese plazo, la comisión procederá a suspender inmediatamente el servicio. Cuando se trate de servicios regulares entre dos o más provincias que, a la fecha de promulgarse la ley, no hubieran dictado aún leyes o decretos reglamentarios del servicio público de transporte automotor por caminos, o exigido su cumplimiento, la Comisión, previa presentación de los interesados, decidirá en cada caso si las condiciones en que aparezcan

autorizados los servicios en aquella fecha revisten o no el carácter de una concesión, permiso o licencia, a fin de declararlos comprendidos en la excepción del art. 2 , ap. 2 de la ley, o excluidos de sus beneficios. La comisión podrá exigir de los explotadores de esos servicios todas las comprobaciones que estime convenientes en cuanto a su funcionamiento, regularidad, recorrido, tarifas y demás elementos de juicio que sirvan para determinar las condiciones reales en que esos servicios estaban prestándose en el momento de promulgarse la ley y en relación a su situación actual.*Art. 186.*— Régimen de las tarifas de los transportadores existentes. Las tarifas que apliquen las empresas de transportes existentes, que continúen prestando servicios acogidas a la ley 12346 , deberán ajustarse a los principios de justicia y razonabilidad y estar de acuerdo con el clasificador general que la comisión apruebe para los nuevos permisionarios, evitando situaciones desventajosas a éstos.*Art. 187.*— Coordinación del transporte terrestre con el fluvial. Dentro del plazo de tres meses, a contar de la aprobación del presente reglamento, la comisión propondrá al Poder Ejecutivo los medios de poner en práctica la coordinación de los transportes terrestres con el fluvial, a los efectos de cumplir con lo dispuesto en el art. 4 , de la ley 12346 y el art. 12 de la ley 10606.*Art. 188.*— Aplicación supletoria de la ley y reglamento general de ferrocarriles. En todo lo no previsto en el presente reglamento regirán las disposiciones de la ley y Reglamento General de Ferrocarriles Nacionales, en cuanto sea compatible con la naturaleza del transporte automotor.*Art. 189.*— Régimen transitorio del trabajo del personal ocupado en el transporte automotor. Hasta tanto se dicte la ley reglamentaria del trabajo y salarios aplicables al personal vinculado al servicio público de transporte automotor por caminos, se observarán las siguientes normas generales:*1.* En toda solicitud de permiso de un nuevo servicio o de autorización para continuar alguno existente a la fecha de la promulgación de la ley 12346 , deberá el empresario proponer a la comisión un plan sobre duración y demás modalidades del trabajo a que quedará sujeto el personal que ocupe, con estricto cumplimiento de las prescripciones de la ley 11544 y decretos reglamentarios que sean pertinentes.*2.* Todo conductor o auxiliar del mismo tendrá asignado un diagrama de servicio aprobado por la comisión, con especificación de las horas de trabajo y de descanso, dentro de la jornada máxima que se adopte. Llevará además, permanentemente consigo, una libreta visada por la comisión, en la que se hará constar:*a)* Su nombre, edad y domicilio.*b)* Documentos de identidad que posea.*c)* Número de su registro de conductor y autoridad que lo hubiera emitido.*d)* Salario que perciba.*e)* Nombre y domicilio del empleador.*f)* Fecha y firma del interesado.En las demás hojas de la libreta se consignará el horario de trabajo diario durante el ciclo previsto en el diagrama. Esta disposición regirá mientras la comisión no adopte otro sistema de control.*3.* El personal que, en virtud de las excepciones previstas en la reglamentación existente, trabaje alguno de los días a que se refieren las leyes 4661 , 9015 y 11640 deberá gozar de descanso compensatorio durante la semana subsiguiente.*4.* La conducción ininterrumpida de un vehículo destinado a cualquier clase de transporte público no podrá estar a cargo de una misma persona, sea que trabaje por cuenta propia o ajena durante más de seis horas. Si la jornada excediera ese límite, entre los períodos respectivos deberán promediar los descansos que la comisión estime razonables.*5.* La comisión será autoridad de aplicación en todo lo relacionado con el trabajo del personal vinculado al servicio de transporte automotor por camino.**Art. 2.**— Comuníquese, etc.Ortíz – Alvarado