salida, por riesgo de piratas, enemigos ó tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga.

En el 2.° y 3.er caso el fletante indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

En el caso 4.° el fletante tendrá derecho al flete por entero del viaje de ida.

Si el fletamento se hubiere ajustado por meses, pagarán los fletadores el importe libre de una mesada, siendo el viaje á un puerto del mismo mar, y dos si fuere á mar distinto.

De un puerto á otro de la Península é islas adyacentes, no se pagará más que una mesada.

5.° Si para reparaciones urgentes arribase el buque durante el viaje á un puerto, y prefirieren los fletadores disponer de las mercaderías.

Cuando la dilación no exceda de 30 días, pagarán los cargadores por entero el flete de ida.

Si la dilación excediese de 30 días, sólo pagarán el flete proporcional á la distancia recorrida por el buque (1).

Art. 689. A petición del fletante podrá rescindirse el contrato de fletamento:

1.° Si el fletador, cumplido el término de las sobreestadías, no pusiere la carga al costado.

En este caso el fletador deberá satisfacer la mitad del flete pactado, además de las estadías y sobreestadías devengadas.

2.° Si el fletante vendiere el buque antes de que el fletador hubiere empezado á cargarlo, y el comprador lo cargare por su cuenta.

En este caso el vendedor indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

Si el nuevo propietario del buque no lo cargare por su cuenta se respetará el contrato de fletamento, indemnizando el vendedor al comprador, si aquél no le instruyó del

(1) Copia de los arts. 764, 746, 771 y 776 del C. A. Todos los Códigos extranjeros admiten con el nuestro las causas de rescisión que hemos mencionado; pero el alemán se separa algún tanto al consignar (531) que cualquiera de las partes puede rescindir el contrato. Francia, Bélgica, etc., coinciden en un todo con el C. V.

fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta (1).

Art. 690. El contrato de fletamento se rescindirá, y se extinguirán todas las acciones que de él se originan, si antes de hacerse á la mar el buque desde el puerto de salida ocurriere alguno de los casos siguientes:

1.° La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la Potencia á cuyos puertos debía el buque hacer su viaje.

2.° El estado de bloqueo del puerto á donde iba aquél destinado, ó peste que sobreviniere después del ajuste.

3.° La prohibición de recibir en el mismo punto las mercaderías del cargamento del buque.

4.° La detención indefinida por embargo del buque de orden del Gobierno, ó por otra causa, independiente de la voluntad del naviero.

5.° La inhabilitación del buque para navegar, sin culpa del Capitán ó naviero.

La descarga se hará por cuenta del fletador (2).

Art. 691. Si el buque no pudiere hacerse á la mar por cerramiento del puerto de salida ú otra causa pasajera, el fletamento subsistirá, sin que ninguna de las partes tenga derecho á reclamar perjuicios.

Los alimentos y salarios de la tripulación serán considerados avería común.

Durante la interrupción, el fletador podrá por su cuenta descargar y cargar á su tiempo las mercaderías, pagando estadías si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de la detención.

Art. 692. Quedará rescindido parcialmente el contra-

(1) Copiado de los arts. 745 y 749 del C. A.

(2) El C. V. ha mejorado el C. A., que al tratar de los casos en que cabe la rescisión en los contratos de fletamento, no seguía, como el moderno Código, un método, colocándolos reunidos y divididos entre sí, según cual sea la persona que pueda pedir la rescisión, sino que por el contrario los colocaba sin orden alguno al tratar del fletamento. El C. V. ha introducido una verdadera mejora al reunir esos artículos, aunque nada sustancial de los mismos haya cambiado. El artículo que comentamos está tomado de los 769 y 770 del C. A. Los Códigos extranjeros no preceptúan el pago de salarios por cuenta de todos, considerándose como avería común.

to de fletamento, salvo pacto en contrario, y no tendrá derecho el Capitán más que al flete de ida, si por ocurrir durante el viaje la declaración de guerra, cerramiento de puertos ó interdicción de relaciones comerciales, arribare el buque al puerto que se le hubiere designado para este caso en las instrucciones del fletador (1).

§ 5.º

De los pasajeros en los viajes por mar.

Art. 693. No habiéndose convenido el precio del pasaje, el Juez ó Tribunal le fijará sumariamente, previa declaración de peritos (2).

Art. 694. Si el pasajero no llegare á bordo á la hora prefijada, ó abandonare el buque sin permiso del Capitán cuando éste estuviere pronto á salir del puerto, el Capitán podrá emprender el viaje y exigir el precio por entero (3).

Art. 695. El derecho al pasaje, si fuese nominativo,

---

(1) Copia del art. 772 del C. A.

(2) No todos los Códigos extranjeros contienen disposiciones sobre el trasporte de pasajeros por mar, como tampoco trataba de este extremo el C. A., por lo que son una innovación en nuestra legislación comercial, los artículos del C. V. que tratan de este punto. Los Códigos extranjeros que se hacen cargo de él son los del Brasil en sus arts. 629 al 932, Chile 1.067 y siguientes, República Argentina 1.072 y siguientes, Italia 418 á 427, Holanda 521 y siguientes, Bélgica 120 y siguientes de la ley de 24 de Agosto de 1879 y Alemania art. 669 al 779.

El Código holandés vigente, que es del año de 1838, es el primero que se ocupó de los pasajeros y es el único que concuerda con el Código español en el artículo que anotamos; pero la concordancia es tal (art. 521), que incluso las palabras son las mismas.

(3) El Código holandés ha servido, sin duda alguna, á los demás Códigos de modelo en el punto concreto de que nos ocupamos, por lo que no habiendo diferencias esenciales entre las diferentes legislaciones mercantiles que se ocupan de los pasajeros, nos limitaremos á consignar las concordancias de nuestro Código con el neerlandés, belga y alemán.

El art. 694 del Código español concuerda en un todo con el 522 del holandés, 127 y 131 del belga y 667 del alemán.

no podrá trasmitirse sin la aquiescencia del Capitán ó consignatario (1).

Art. 696. Si antes de emprender el viaje el pasajero muriese, sus herederos no estarán obligados á satisfacer sino la mitad del pasaje convenido (2).

Si estuvieren comprendidos en el precio convenido los gastos de manutención, el Juez ó Tribunal, oyendo los peritos si lo estimare conveniente, señalará la cantidad que ha de quedar en beneficio del buque (3).

En el caso de recibirse otro pasajero en lugar del fallecido, no se deberá abono alguno por dichos herederos (4).

Art. 697. Si antes de emprender el viaje se suspendiese por culpa exclusiva del Capitán ó naviero, los pasajeros tendrán derecho á la devolución del pasaje y al resarcimiento de daños y perjuicios; pero si la suspensión fuera debida á caso fortuito ó de fuerza mayor ó á cualquier otra causa independiente del Capitán ó naviero, los

---

(1) Entiéndese por nominativo el pasaje, cuando el billete que representa el contrato, está extendido á nombre del viajero, y en este caso, el propietario del indicado billete, no puede cederlo á otra persona sin el consentimiento del Capitán ó consignatario. Unicamente es trasferible ese derecho de pasaje, cuando en el mismo no conste nombre alguno. El Código alemán (665) hace la misma aclaración que el español. Holanda (523) y Bélgica (120) se limitan á consignar, que el pasajero no puede trasmitir su derecho, resultado del contrato, á un tercero sin el consentimiento del Capitán, pero nada dicen sobre si esta prohibición se entiende tan sólo para los pasajes nominativos, por lo que se deduce lógicamente que dichos Códigos no admiten excepción alguna.

(2) Concuerda esta disposición con las contenidas en el artículo 668 del Código alemán y 524, pár. 1.º del holandés. Bélgica (128): el Capitán sólo tiene derecho á la cuarta parte del pasaje, si el viajero muere antes de embarcarse.

(3) Concuerda literalmente con el pár. 2.º, art. 524 del Código holandés; el Código belga, reformado en su art. 128, declara que en caso de muerte del pasajero, el Capitán no tiene derecho alguno á los gastos de manutención si estuvieren comprendidos en el precio del pasaje.

(4) Esta disposición no se encuentra en los Códigos extranjeros de que nos venimos ocupando.

pasajeros sólo tendrán derecho á la devolución del pasaje (1).

Art. 698. En caso de interrupción del viaje comenzado, los pasajeros sólo estarán obligados á pagar el pasaje en proporción á la distancia recorrida, y sin derecho á resarcimiento de daños y perjuicios si la interrupción fuere debida á caso fortuito ó de fuerza mayor, pero con derecho á indemnización si la interrupción consistiese exclusivamente en el Capitán. Si la interrupción procediese de la inhabilitación del buque y el pasajero se conformase con esperar la reparación no podrá exigírsele ningún aumento de precio del pasaje, pero será de su cuenta la manutención durante la estadía.

En caso de retardo de la salida del buque, los pasajeros tienen derecho á permanecer á bordo y á la alimentación por cuenta del buque, á menos que el retardo sea debido á caso fortuito ó de fuerza mayor. Si el retardo excediera de 10 días, tendrán derecho los pasajeros que lo soliciten á la devolución del pasaje; y si fuera debido exclusivamente á culpa del Capitán ó naviero, podrán además reclamar resarcimiento de daños y perjuicios.

El buque exclusivamente destinado al trasporte de pasajeros debe conducirlos directamente al puerto ó puertos de su destino cualquiera que sea el número de pasajeros, haciendo todas las escalas que tenga marcadas en su itinerario (2).

---

(1) Tanto el Código alemán en sus arts. 670 y 671, como el holandés en el 525, y el belga en el 130, se limitan á declarar que en caso de suspensión del viaje por fuerza mayor ó caso fortuito ha lugar á la rescisión; pero sin indemnización por parte alguna, excepto Bélgica (129) que admite la indemnización para el viajero en los mismos casos y por iguales motivos que nuestro Código.

(2) Los arts. 670 y 671 del Código alemán, 525 del holandés y Bélgica (129) se aplican lo mismo á los casos en que el viaje se suspende antes de comenzado ó después de emprendido, por lo que remitimos á nuestros lectores á la nota al artículo anterior. En cuanto á los casos en que el barco debe suspender su viaje por proceder de inhabilitación y haber necesidad de reparación, el Código holandés en su art. 526 dispone que si el pasajero quiere aguardar la reparación, no tiene aumento alguno en el precio del pasaje; pero debe cuidarse,

Art. 699. Rescindido el contrato antes ó después de emprendido el viaje, el Capitán tendrá derecho á reclamar lo que hubiere suministrado á los pasajeros (1).

Art. 700. En todo lo relativo á la conservación del orden y policía á bordo, los pasajeros se someterán á las disposiciones del Capitán, sin distinción alguna (2).

Art. 701. La conveniencia ó el interés de los viajeros no obligarán ni facultarán al Capitán para recalar ni para entrar en puntos que separen al buque de su derrota, ni para detenerse en los que deba ó tuviese precisión de tocar, más tiempo que el exigido por las atenciones de la navegación (3).

Art. 702. No habiendo pacto en contrario, se supondrá comprendida en el precio del pasaje la manutención de los pasajeros durante el viaje; pero si fuese de cuenta de éstos, el Capitán tendrá obligación, en caso de necesi-

---

durante la estadía de su manutención ó arreglarse con el Capitán en lo relativo á este punto.

Alemania (672) y Bélgica (133) concuerdan entre sí, diciendo que en el caso citado de reparación, el pasajero debe esperar ó perder el pasaje; pero que si aguarda, tiene derecho á que se le alimente durante todo el tiempo del aplazamiento del viaje, sin pagar mayores derechos que los consignados en la contrata; pero en el caso que el Capitán le ofrezca pasaje para el punto de su destino en otro viaje de igual calidad y el pasajero no acepte dicho ofrecimiento, puede rehusarlo; pero debe costearse su alimentación entre tanto que el barco se encuentre sufriendo las reparaciones consiguientes.

Sobre los demás extremos que comprende este artículo nada dicen los Códigos que estudiamos.

(1) Concuerda en un todo con los arts. 527, 671 y 132 de los Códigos holandés, alemán y belga respectivamente.

(2) Concuerda en un todo con el art. 666 del Código alemán y muy especialmente con el 122 de la ley belga y 528 del holandés.

(3) El Código alemán no hace mención alguna sobre este extremo; la ley belga (126) se limita á consignar que el Capitán está obligado á dirigirse, salvo pacto en contrario, al lugar del destino del navío, bajo la pena de rescisión del contrato y de indemnización de daños y perjuicios. El Código holandés en su art. 529 reproduce palabra por palabra el texto del Código español, artículo que concordamos.

dad, de suministrarles los víveres precisos para su sustento por un precio razonable (1).

Art. 703. El pasajero será reputado cargador en cuanto á los efectos que lleve á bordo, y el Capitán no responderá de lo que aquél conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, á no ser que el daño provenga de hecho del Capitán ó de la tripulación (2).

Art. 704. El Capitán, para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero, y en caso de venta de los mismos gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratase del cobro de los fletes (3.)

Art. 705. En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el Capitán estará autorizado para tomar respecto del cadáver las disposiciones que exijan las circunstancias, y guardará cuidadosamente los papeles y efectos que hallare á bordo pertenecientes al pasajero, observando cuanto dispone el caso 10 del art. 612 á propósito de los individuos de la tripulación (4).

§ 6.°

Del conocimiento.

Art. 706. El Capitán y el cargador del buque tendrán obligación de extender el conocimiento, en el cual se expresará:

1.° El nombre, matrícula y porte del buque.

---

(1) El Código alemán omite también el hacer declaración alguna sobre este extremo; pero el holandés (530) y la ley belga (121) han servido sin duda alguna de precedente al Código español por la completa semejanza que entre estas legislaciones existe en este punto concreto.

(2) Concordancia exacta con los Códigos de Holanda (532), Alemania (674) y ley belga (122).

(3) Holanda (533) y Bélgica (124) reproducen textualmente lo dispuesto por nuestro Código, Alemania (675) también, aunque con la adición de que ese derecho privilegiado del crédito de trasporte sólo subsistirá entre tanto que los efectos pertenecientes al pasajero se encuentren retenidos ó depositados.

(4) Concuerdan en un todo el C. V., art. 705, el holandés, 531, el alemán, 676, y la ley belga, 125, pero muy especialmente los dos primeros que se reproducen literalmente.

2.° El del Capitán, y su domicilio.

3.° El puerto de carga y el de descarga.

4.° El nombre del cargador.

5.° El nombre del consignatario, si el conocimiento fuere nominativo.

6.° La cantidad, calidad, número de los bultos y marcas de las mercaderías.

7.° El flete y la capa contratados.

El conocimiento podrá ser al portador, á la orden ó á nombre de persona determinada, y habrá de firmarse dentro de las 24 horas de recibida la carga á bordo, pudiendo el cargador pedir la descarga á costa del Capitán, si éste no lo suscribiese, y en todo caso, los daños y perjuicios que por ello le sobrevinieren (1).

Art. 707. Del conocimiento primordial se sacarán cuatro ejemplares de igual tenor, y los firmarán todos el Capitán y el cargador. De éstos, el cargador conservará uno y remitirá otro al consignatario; el Capitán tomará dos, uno para sí y otro para el naviero.

---

(1) La palabra conocimiento dentro del derecho mercantil tiene dos acepciones á cual más importantes, una relativa al comercio terrestre en su parte de letras de cambio, y otra, que es la que por ahora nos interesa, referente al comercio marítimo. Conocimiento, en esta segunda acepción, es el documento que da el Capitán de un buque mercante, en que declara tener embarcadas en él ciertas mercaderías que entregará á la persona y en el puerto designados por el remitente; podemos, por lo tanto, comparar el conocimiento con el talón ó resguardo que las empresas de ferrocarriles dan á los remitentes de algún objeto ó mercadería, como medio de reclamarlas en el punto á donde van consignadas.

El artículo que comentamos es copia literal del 799 del C. A. con la innovación introducida por el C. V. de que dicho conocimiento ha de firmarse dentro de las 24 horas de recibida la carga á bordo, requisito éste que no mencionaba el C. A.

Holanda (507), Alemania (645), Bélgica y Francia (281), Italia (389), Chile (1.047), Portugal (1.553), República Argentina (1.194) y Brasil (575), exigen para el conocimiento las mismas condiciones que nuestro Código. Inglaterra en su derecho consuetudinario no exige condición alguna como esencial, pero en la práctica el conocimiento contiene los mismos enunciados que los de los demás países.

Podrán extenderse además cuantos conocimientos estimen necesarios los interesados; pero cuando fueren á la orden ó al portador, se expresará en todos los ejemplares, ya sean de los cuatro primeros, ó de los ulteriores, el destino de cada uno, consignando si es para el naviero, para el Capitán, para el cargador ó para el consignatario. Si el ejemplar destinado á este último se duplicare, habrá de expresarse en él esta circunstancia y la de no ser valedero sino en defecto del primero (1).

Art. 708. Los conocimientos al portador destinados al consignatario serán trasferibles por la entrega material del documento; y en virtud de endoso los extendidos á la orden.

En ambos casos, aquel á quien se trasfiera el conocimiento adquirirá sobre las mercaderías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente ó del endosante (2).

Art 709. El conocimiento, formalizado con arreglo á las disposiciones de este título, hará fe entre todos los interesados en la carga y entre éstos y los aseguradores, quedando á salvo para los últimos la prueba en contrario (3).

Art. 710. Si no existiere conformidad entre los conocimientos, y en ninguno se advirtiere enmienda ó raspadura, harán fe contra el Capitán ó el naviero y en favor del cargador ó el consignatario, los que éstos posean extendidos y firmados por aquél y en contra del cargador

(1) El art. 800 del C. A. prescribía para el Capitán la obligación de firmar tantos endosos como fuera necesario; pero nada decía acerca de los cuatro que ahora se exigen, número este que sin duda alguna, ha sido tomado por el C. V. de las legislaciones extranjeras, ya que Holanda (509), Bélgica y Francia (282), Italia (390), Portugal (1.555) y Chile (1.048), ordenan se extienda dicho número de ellos. La República Argentina (1.196) sigue al Código español, así como Brasil (577) con la adición de que, si el Capitán es al mismo tiempo cargador, el conocimiento debe ir firmado por dos Oficiales de la tripulación del barco. Alemania (644): igual en un todo al antiguo Código español.

(2) Copia del art. 802 del C. A.

(3) Copia del art. 807 del C. A.

ó consignatario y en favor del Capitán ó naviero, los que éstos posean extendidos y firmados por el cargador (1).

Art. 711. El portador legítimo de un conocimiento que deje de presentárselo al Capitán del buque antes de la descarga, obligando á éste por tal omisión á que haga el desembarco y ponga la carga en depósito, responderá de los gastos de almacenaje y demás que por ello se originen (2).

Art. 712. El Capitán no puede variar por sí el destino de las mercaderías. Al admitir esta variación á instancia del cargador, deberá recoger antes los conocimientos que hubiere expedido, so pena de responder del cargamento al portador legítimo de éstos (3).

Art. 713. Si antes de hacer la entrega del cargamento se exigiere al Capitán nuevo conocimiento, alegando

(1) El C. A. en su art. 801 decía que en caso de discordia se estaría al contexto del presentado por el Capitán estando todo escrito en su totalidad, ó al menos en la parte no impresa, de mano del cargador ó del dependiente propuesto para las expediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspadura, por el que produzca el cargador si estuviese firmado de mano del mismo Capitán y en caso de que ambos tuvieren los mismos requisitos se estará á lo que prueben las partes. El C. V. no ha hecho por lo tanto más que reproducir el texto del C. A., excepto en su última parte.

Con el C. V. concuerdan en un todo el de Bélgica (384 reformado), Francia (384), Italia (392). Holanda (515), en caso de diferencia entre los conocimientos de un mismo cargamento, aquel que sea más regular tendrá la preferencia; igual principio sostienen Portugal (1.561), Chile (1.062) y la República Argentina (1.200) con la adición estos dos últimos, de que si los conocimientos discordes fuesen igualmente regulares en la forma, se estará en cuanto á los puntos dudosos á lo que prueben las partes.

El Código alemán nada dice en concreto sobre el caso en que los conocimientos sean discordes; pero en su art. 650 manifiesta que cuando haya varios ejemplares de los conocimientos, la entrega de las mercancías al primero que se presente y sin que los otros hayan hecho valer su derecho, basta para que dichas mercaderías no puedan ser reivindicadas por los tenedores de otro ejemplar.

(2) Copia del art. 803 del C. A.

(3) Este artículo es copia del 804 del C. A.

que la no presentación de los anteriores consiste en haberse extraviado ó en alguna otra causa justa, tendrá obligación de darlo, siempre que se le afiance á su satisfacción el valor del cargamento; pero sin variar la consignación, y expresando en él las circunstancias prevenidas en el último párrafo del art. 707, cuando se trate de los conocimientos á que el mismo se refiere, bajo la pena, en otro caso, de responder de dicho cargamento si por su omisión fuese entregado indebidamente (1).

Art. 714. Si antes de hacerse el buque á la mar falleciere el Capitán ó cesare en su oficio por cualquier accidente, los cargadores tendrán derecho á pedir al nuevo Capitán la ratificación de los primeros conocimientos, y éste deberá darla, siempre que le sean presentados ó devueltos todos los ejemplares que se hubieran expedido arteriormente, y resulte del reconocimiento de la carga que se halla conforme con los mismos.

Los gastos que se originen del reconocimiento de la carga serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de repetirlos éste contra el primer Capitán si dejó de serlo por culpa suya. No haciéndose tal reconocimiento, se entenderá que el nuevo Capitán acepta la carga como resulte de los conocimientos expedidos (2).

---

(1) No es este artículo sino una reproducción del art. 805 que en nuestro sentir estaba expuesto con bastante más claridad que el del C. V. que anotamos, pues que aquél decía sencillamente: «Si por causa de extravío no pudiere hacerse la devolución prevenida en el artículo anterior, se afianzará á satisfacción del Capitán el valor del cargamento; y sin este requisito no se le podrá obligar á suscribir nuevos conocimientos para distinta consignación.» En nuestro entender el C. A. expecificaba en pocas palabras lo que debería hacerse en caso de extravío, y los autores del C. V. en su deseo de estar en todos los detalles, de prever todas las contingencias, han perjudicado notablemente y en no pocas ocasiones, la claridad y concisión del Código redactado por el Sr. Sáenz Andino, Código que no sin fundamento ha sido considerado en todas partes como un verdadero modelo digno de ser imitado.

(2) Copia del art. 806 del C. A. Ciertamente que el prurito de originalizar el C. V. ha llevado en muchas ocasiones á variar la redacción del Código, sin fundamento ni motivo alguno: la modificación no ofrece en este caso ninguna gravedad, pero

Art. 715. Los conocimientos producirán acción sumarísima ó de apremio, según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido (1).

Art. 716. Si varias personas presentaren conocimientos al portador, ó á la orden, endosados á su favor, en reclamación de las mismas mercaderías, el Capitán preferirá para su entrega á la que presente el ejemplar que hubiere expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo hubiera sido por justificación del extravío de aquél y aparecieren ambos en manos diferentes.

En este caso, como en el de presentarse sólo segundos ó ulteriores ejemplares que se hubieran expedido sin esa justificación, el Capitán acudirá al Juez ó Tribunal para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente (2).

Art. 717. La entrega del conocimiento producirá la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior, dados por el Capitán ó sus subalternos en resguardo de las entregas parciales que les hubieren hecho del cargamento (3).

Art. 718. Entregado el cargamento, se devolverán al Capitán los conocimientos que firmó, ó al menos el ejemplar bajo el cual se haga la entrega, con el recibo de las mercaderías consignadas en el mismo.

La morosidad del consignatario le hará responsable de los perjuicios que la dilación pueda ocasionar al Capitán (4).

---

diremos que es mucho más clara y menos ocasionado á dudas, aunque éstas sean pasajeras el decir «Capitán cesante» en vez de «primer Capitán» y que no ha merecido el C. A. que se alterase en este punto su redacción de un modo tan arbitrario.

(1) Copia del art. 807 del C. A. en el que se decía que los conocimientos tienen fuerza ejecutiva en juicio.

(2) El artículo á que se refiere esta nota, no se encontraba en el C. A., y ciertamente que su introducción en nuestra legislación mercantil es digna de alabanza. Como precedente tenemos los arts. 648 y 651 del Código alemán, en los que se dispone exactamente igual que en el 716 del Código español.

(3) Copia del art. 810 del C. A.

(4) Literalmente copiado del art. 811 del C. A.

Sección segunda.

Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.

Art. 719. Se reputará préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo, aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo á puerto de los efectos sobre que esté hecho, ó del valor que obtengan en caso de siniestro (1).

---

(1) Defínese el contrato á la gruesa como aquel que se hace á riesgo y ventura, renunciando los contratantes á las consecuencias legales de caso fortuíto; pero para comprenderlo mejor, diremos que es el convenio por el que uno de los contratantes presta á otro una determinada cantidad, con garantía de objetos expuestos á los peligros marítimos, y con la condición de que si estos objetos llegan con felicidad, el que prestó será reembolsado de su capital y recibirá una suma pactada como provecho marítimo, y que por el contrario, si los objetos afectos al préstamo perecen ó reciben averías por consecuencia de los peligros de la navegación, el prestatario no tendrá la obligación de recibir de las sumas percibidas más que el tanto que signifique la parte salvada.

Este contrato era ya conocidísimo desde la antigüedad, y en Roma muy frecuente, conociéndose en el derecho romano bajo la denominación de *pecunia trajectitia* ó *pecunia náutica*, *foenus nauticum*. Gonjet, Merger, Conder, Pardessus, especialmente, y otros varios autores muy conocidos en la literatura jurídica del derecho mercantil, están acordes en que en Roma se permitía prestar á la gruesa, bien por un espacio de tiempo, bien por el viaje íntegro, pero el interés marítimo dejaba su lugar al interés terrestre desde que el peligro del mar cesaba de estar á cargo del acreedor.

En Roma se usaba, cuando el dinero trayecticio había sido entregado solamente por tiempo determinado, embarcar un esclavo para que éste exigiese al Patrón del barco el cambio ó interés marítimo en el lugar donde el peligro cesaba de correr por cuenta del acreedor. Se estipulaba una pena en dinero contra el prestatario que se retardase en el cumplimiento de su obligación, y esta pena se podía hacer efectiva desde la espiración del término, á menos que nadie se presentase para recibir el pago. Mientras el dinero navegaba, pagaba un interés formidable, hasta que Justiniano, en su Novela 110, prohibió terminantemente que dicho interés excediera de un 12 por 100.

Este contrato ha recibido distintas denominaciones; los nor-

Art. 720. Los contratos á la gruesa podrán celebrarse:

1.° Por escritura pública.

2.° Por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviniere.

3.° Por documento privado.

De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotará en el certificado de inscripción del buque y se tomará de él razón en el Registro mercantil, sin cuyos requisitos los créditos de este origen no tendrán respecto á los demás la preferencia que según su naturaleza les corresponda, aunque la obligación será eficaz entre los contratantes.

Los contratos celebrados durante el viaje se regirán por lo dispuesto en los arts. 583 y 611, y surtirán efecto respecto de terceros desde su otorgamiento, si fueren inscritos en el Registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de trascurrir los ocho días siguientes á su arribo. Si trascurrieran los ocho días sin haberse hecho la inscripción en el Registro mercantil, los contratos celebrados durante el viaje de un buque no surtirán efecto respecto de terceros, sino desde el día y fecha de la inscripción.

Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al núm. 2.° tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el registro del corredor que intervino en ellos. En los celebrados con arreglo al número 3.° precederá el reconocimiento de la firma.

Los contratos que no consten por escrito no producirán acción en juicio (1).

---

mandos le llamaban en la Edad Media *bomerie* de *bome*, que significa quilla ó casco de un buque, y lo llamaban así, porque lo mismo éstos que los anseáticos no tomaban dinero sobre las mercancías, sino sobre el buque. En Italia le llamaron hipoteca y hoy *cambio marítimo*.

Por último, este contrato es aleatorio, bilateral, consensual y más real que personal, pues que la navegación forma su único objeto.

El artículo que comentamos no se encontraba en el C. A.

(1) Algunas modificaciones han sido introducidas por el C. V. en los arts. 812 y 813 del C. A., pues que en aquéllos la

Art. 721. En el contrato á la gruesa se deberá expresar:

1.° La clase, nombre y matrícula del buque.

2.° El nombre, apellido y domicilio del Capitán.

3.° Los nombres, apellidos y domicilios del que da y del que toma el préstamo.

4.° El capital del préstamo y el premio convenido.

---

inscripción había de hacerse en el Registro de hipotecas ó de la propiedad dentro de los ocho días siguientes al de su fecha, y hoy la inscripción ha de hacerse en el Registro mercantil. El art. 644 del C. A, exigía las mismas formalidades que las prescritas en el pár. 2.° del artículo que anotamos, formalidades que éste aumenta con la inscripción en el Registro dentro de los ocho días siguientes al arribo del buque.

Francia y Bélgica (311) declaran válidos los hechos por escrito público ó privado registrado en el término de ocho días en el Tribunal de comercio; pero no declaran nulos los celebrados verbalmente. Italia, (426), sólo reconoce como tales los celebrados por escrito, pues de lo contrario se convierten en un préstamo á que el Código italiano llama *mutuum* con los intereses legales. Portugal (1.622), Brasil (624), Chile (1.171) y la República Argentina (1282), lo mismo que Italia. Por la costumbre inglesa se reconocen dos clases de préstamos á la gruesa que son: el contratado por el propietario del buque sobre el conjunto del navío, llamado *bottomry*, y el celebrado por el cargador sobre ciertas mercaderías denominado *res prudentia*.

Holanda (570): el contrato á la gruesa debe celebrarse por escrito é inscribirse en el término de ocho días, á contar desde la fecha de la firma, en el Archivo del Tribunal del distrito en que el barco ha sido equipado; si el préstamo se ha hecho en los Países Bajos sobre un navío extranjero que no hubiese sido equipado allí, la inscripción se hace en el Archivo del Tribunal del distrito en que el convenio ha tenido lugar; en caso de faltarse á alguno de los anteriores requisitos, el contrato no será reputado como á la gruesa, y el prestatante está obligado á pagar al prestador la suma recibida y los intereses legales.

Alemania (680): el contrato á la gruesa es una operación de préstamo contratada por el Capitán en virtud de sus poderes, y por la cual se da en garantía, además de la prima convenida, el navío, el flete, y el cargamento total ó parcial. En cuanto al contrato impropiamente llamado á la gruesa (701), es decir, aquel que no ha sido celebrado por el Capitán como tal, se rige por las leyes particulares de cada Estado.

5.° El plazo del reembolso.

6.° Los objetos pignorados á su reintegro.

7.° El viaje por el cual se corra el riesgo (1).

Art. 722. Los contratos podrán extenderse á la orden, en cuyo caso serán trasferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante (2).

Art. 723. Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo (3).

Art. 724. Los préstamos podrán constituirse conjunta ó separadamente:

1.° Sobre el casco del buque.

2.° Sobre el aparejo.

3.° Sobre los pertrechos, víveres y combustible.

4.° Sobre la máquina, siendo el buque de vapor.

5.° Sobre mercaderías cargadas.

Si se constituyesen sobre el casco del buque, se entenderán además afectos á la responsabilidad del préstamo el aparejo, pertrechos y demás efectos, víveres, combustible, máquinas de vapor y los fletes ganados en el viaje del préstamo.

Si se hiciere sobre la carga, quedará afecto al reintegro todo cuanto la constituya: y si sobre un objeto particular del buque ó de la carga, sólo afectará la responsabilidad al que concreta y determinadamente se especifique (4).

---

(1) Copia literal del art. 814 del C. A. Concuerda en un todo con las disposiciones contenidas en los Códigos extranjeros, artículos citados en la nota anterior.

(2) Copia del art. 815 del C. A. Bélgica y Francia (313), Italia (428), Holanda (573), Chile (1.175), Alemania (685) y República Argentina (1.288), conformes en un todo con el Código español.

Portugal (1.632), Brasil (635) é Inglaterra, con su derecho consuetudinario, añaden que el cesionario es un verdadero endosante, tanto con respecto al capital, como á la prima y peligros, pero la garantía de la solvencia del prestatario se restringe al capital, salvo pacto en contrario, y esto en cuanto á la prima.

(3) Copia del art. 816 del C. A.

(4) Cópianse literalmente los arts. 816 y 817 del C. A. con