





CÓDIGO
de
COMERCIO



2

KN13

.E8

1885

E8

1886

v. 2



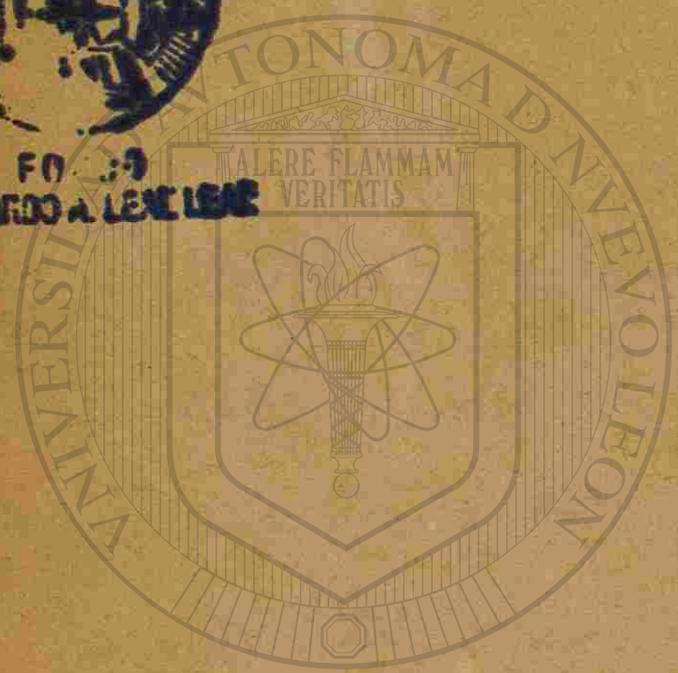


1080036577

UNIVERSITY OF
ECONOMICS
AND FINANCE
BUDAPEST



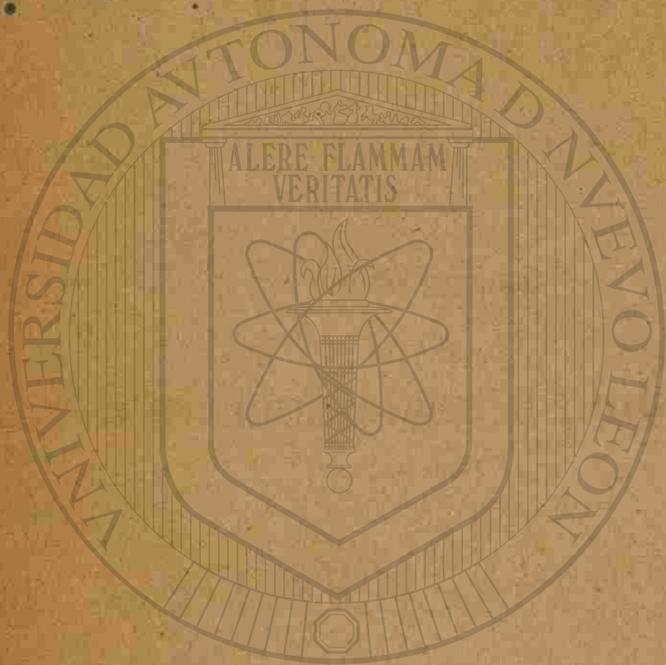
FO. 39
SERIADO A LEON LEON



UANI
C 4235-17

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





BIBLIOTECA JURÍDICA

DE LA

REVISTA GENERAL DE LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA

CÓDIGO DE COMERCIO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN



DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS 5-II



CÓDIGO
DE
COMERCIO



DE 1885

REDACCION DE LA REVISTA GENERAL DE LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA

COMENTADO Y CONCORDADO

CON EL ANTERIOR Y LOS EXTRANJEROS

POR LA REDACCIÓN DE LA

REVISTA GENERAL DE LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA

FUNDADA POR

D. JOSÉ REUS Y GARCÍA

TOMO II



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

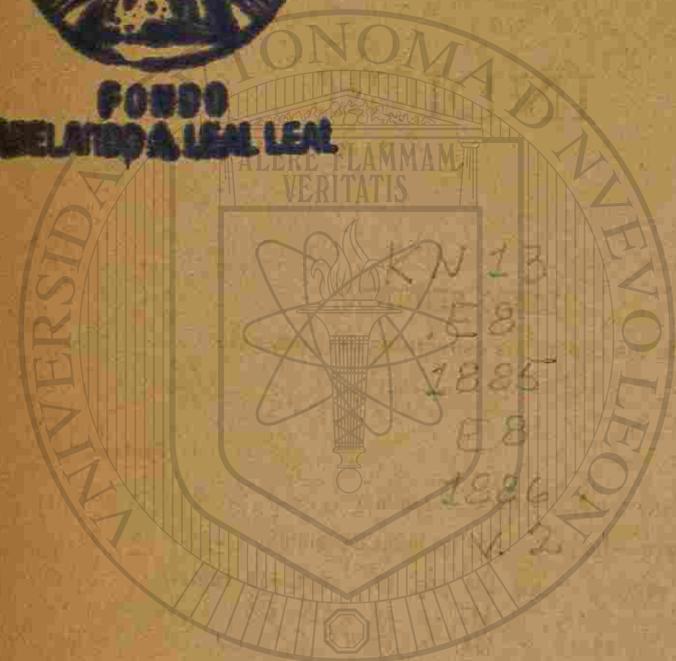
MADRID
IMPRESA DE LA REVISTA DE LEGISLACIÓN
á cargo de M. Ramos
Ronda de Atocha, 15, centro

1886

77024



FONDO
MELANIDA LEAL LEAL



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

INDICE.

LIBRO SEGUNDO.

De los contratos especiales del comercio.

(Continuación.)

	Páginas.
Título X. —Del contrato y letras de cambio.....	4
<i>Sección primera.</i> —De la forma de las letras de cambio.	6
Art. 443, pág. 6 Art. 446, pág. 13 Art. 449, pág. 18	
» 444, » 6 » 447, » 16 » 450, » 18	
» 445, » 12 » 448, » 17	
<i>Sección segunda.</i> —De los términos y vencimiento de las letras... ..	20
Art. 451, pág. 20 Art. 453, pág. 22 Art. 455, pág. 24	
» 452, » 20 » 454, » 23	
<i>Sección tercera.</i> —De las obligaciones del librador.....	24
Art. 456, pág. 24 Art. 458, pág. 27 Art. 460, pág. 28	
» 457, » 25 » 459, » 28	
<i>Sección cuarta.</i> —Del endoso de las letras.....	30
Art. 461, pág. 31 Art. 464, pág. 34 Art. 467, pág. 36	
» 462, » 32 » 465, » 33 » 468, » 37	
» 463, » 33 » 466, » 35	
<i>Sección quinta.</i> —De la presentación de las letras y de su aceptación.....	38

	Páginas
Art. 469, pág. 39 Art. 475, pág. 42 Art. 481, pág. 51	
» 470, » 39 » 476, » 42 » 482, » 53	
» 471, » 40 » 477, » 42 » 483, » 53	
» 472, » 40 » 478, » 46 » 484, » 54	
» 473, » 41 » 479, » 48 » 485, » 55	
» 474, » 41 » 480, » 49	
<i>Sección sexta.</i> —Del aval y sus efectos	56
Art. 486, pág. 56 Art. 487, pág. 56	
<i>Sección séptima.</i> —Del pago	58
Art. 488, pág. 58 Art. 493, pág. 62 Art. 498, pág. 67	
» 489, » 58 » 494, » 63 » 499, » 67	
» 490, » 59 » 495, » 64 » 500, » 67	
» 491, » 60 » 496, » 65 » 504, » 68	
» 492, » 61 » 497, » 66	
<i>Sección octava.</i> —De los protestos	69
Art. 502, pág. 69 Art. 505, pág. 73 Art. 508, pág. 75	
» 503, » 69 » 506, » 74 » 509, » 75	
» 504, » 71 » 507, » 74 » 510, » 75	
<i>Sección novena.</i> —De la intervención en la aceptación y pago....	76
Art. 511, pág. 76 Art. 513, pág. 80 Art. 515, pág. 81	
» 512, » 78 » 514, » 80	
<i>Sección décima.</i> —De las acciones que competen al portador de una letra de cambio	82
Art. 516, pág. 82 Art. 520, pág. 86 Art. 524, pág. 93	
» 517, » 83 » 521, » 86 » 525, » 93	
» 518, » 84 » 522, » 88 » 526, » 94	
» 519, » 85 » 523, » 89	
<i>Sección undécima.</i> —Del recambio y resaca	94
Art. 527, pág. 95 Art. 529, pág. 96 Art. 530, pág. 98	
» 528, » 95	
Título XI. —De las libranzas, vales y pagarés á la orden, y de los mandatos de pago llamados <i>cheques</i>	99

	Páginas
<i>Sección primera.</i> —De las libranzas y de los vales y pagarés á la orden.....	99
Art. 534, pág. 400 Art. 532, pág. 401 Art. 533, pág. 402	
<i>Sección segunda.</i> —De los mandatos de pago llamados <i>cheques</i> ...	103
Art. 534, pág. 405 Art. 538, pág. 407 Art. 544, pág. 409	
» 535, » 405 » 539, » 408 » 542, » 409	
» 536, » 406 » 540, » 408 » 543, » 410	
» 537, » 407	
Título XII. —De los efectos al portador, y de la falsedad, robo, hurto ó extravío de los mismos.....	110
<i>Sección primera.</i> —De los efectos al portador.....	111
Art. 544, pág. 411 Art. 545, pág. 411 Art. 546, pág. 411	
<i>Sección segunda.</i> —Del robo, hurto ó extravío de los documentos de crédito y efectos al portador.....	116
Art. 547, pág. 417 Art. 554, pág. 421 Art. 561, pág. 427	
» 548, » 418 » 555, » 421 » 562, » 428	
» 549, » 418 » 556, » 422 » 563, » 428	
» 550, » 419 » 557, » 422 » 564, » 429	
» 551, » 420 » 558, » 423 » 565, » 429	
» 552, » 421 » 559, » 425 » 566, » 430	
» 553, » 424 » 560, » 425	
Título XIII. —De las cartas-órdenes de crédito.....	131
Art. 567, pág. 431 Art. 569, pág. 432 Art. 571, pág. 434	
» 568, » 432 » 570, » 433 » 572, » 434	
LIBRO TERCERO.	
Del comercio marítimo.	
Título primero. —De los buques.....	136
Art. 573, pág. 436 Art. 578, pág. 443 Art. 582, pág. 449	
» 574, » 441 » 579, » 446 » 583, » 451	
» 575, » 441 » 580, » 447 » 584, » 452	
» 576, » 441 » 581, » 449 » 585, » 453	
» 577, » 442	

	Páginas
Título II.—De las personas que intervienen en el comercio marítimo.....	154
<i>Sección primera.—De los propietarios del buque, y de los navieros.....</i>	154
Art. 586, pág. 154 Art. 594, pág. 162 Art. 602, pág. 166	
» 587, » 156 » 595, » 162 » 603, » 166	
» 588, » 156 » 596, » 163 » 604, » 166	
» 589, » 157 » 597, » 164 » 605, » 166	
» 590, » 159 » 598, » 164 » 606, » 166	
» 591, » 159 » 599, » 164 » 607, » 167	
» 592, » 160 » 600, » 165 » 608, » 167	
» 593, » 161 » 601, » 165	
<i>Sección segunda.—De los capitanes y de los patrones de buque ..</i>	168
Art. 609, pág. 168 Art. 615, pág. 189 Art. 621, pág. 196	
» 640, » 171 » 616, » 189 » 622, » 197	
» 641, » 176 » 617, » 190 » 623, » 197	
» 642, » 178 » 618, » 191 » 624, » 198	
» 643, » 186 » 619, » 195 » 625, » 199	
» 644, » 188 » 620, » 196	
<i>Sección tercera.—De los oficiales y tripulación del buque.....</i>	200
Art. 626, pág. 200 Art. 634, pág. 209 Art. 642, pág. 221	
» 627, » 202 » 635, » 214 » 643, » 221	
» 628, » 202 » 636, » 215 » 644, » 222	
» 629, » 203 » 637, » 215 » 645, » 223	
» 630, » 204 » 638, » 217 » 646, » 225	
» 631, » 205 » 639, » 218 » 647, » 225	
» 632, » 205 » 640, » 219 » 648, » 226	
» 633, » 209 » 641, » 219	
<i>Sección cuarta.—De los sobrecargos.....</i>	226
Art. 649, pág. 226 Art. 650, pág. 226 Art. 654, pág. 226	
Título III.—De los contratos especiales del comercio marítimo.	228
<i>Sección primera.—Del contrato de fletamento.....</i>	228
§ 1º.—De las formas y efectos del contrato de fletamento.....	229

	Páginas
Art. 652, pág. 229 Art. 658, pág. 237 Art. 664, pág. 241	
» 653, » 232 » 659, » 237 » 665, » 241	
» 654, » 233 » 660, » 239 » 666, » 242	
» 655, » 234 » 661, » 239 » 667, » 242	
» 656, » 234 » 662, » 240 » 668, » 243	
» 657, » 235 » 663, » 240	
§ 2º.—De los derechos y obligaciones del fletante.....	243
Art. 669, pág. 243 Art. 673, pág. 247 Art. 676, pág. 250	
» 670, » 245 » 674, » 248 » 677, » 250	
» 671, » 247 » 675, » 249 » 678, » 251	
» 672, » 247	
§ 3º.—De las obligaciones del fletador.....	252
Art. 679, pág. 252 Art. 682, pág. 253 Art. 685, pág. 254	
» 680, » 252 » 683, » 253 » 686, » 256	
» 681, » 252 » 684, » 254 » 687, » 256	
§ 4º.—De la rescisión total ó parcial del contrato del fletamento..	257
Art. 688, pág. 257 Art. 690, pág. 259 Art. 692, pág. 260	
» 689, » 258 » 691, » 259	
§ 5º.—De los pasajeros en los viajes por mar.....	260
Art. 693, pág. 261 Art. 698, pág. 263 Art. 702, pág. 266	
» 694, » 261 » 699, » 265 » 703, » 266	
» 695, » 261 » 700, » 265 » 704, » 266	
» 696, » 262 » 701, » 265 » 705, » 267	
» 697, » 263	
Modelo de una póliza de fletamento.....	268
§ 6º.—Del conocimiento.....	269
Modelos de conocimiento.....	270-275
Art. 706, pág. 276 Art. 711, pág. 278 Art. 715, pág. 280	
» 707, » 276 » 712, » 278 » 716, » 280	
» 708, » 277 » 713, » 278 » 717, » 280	
» 709, » 277 » 714, » 279 » 718, » 280	
» 710, » 278	

	Páginas
<i>Sección segunda.—Del contrato á la gruesa, ó préstamo á riesgo marítimo.....</i>	284
Art. 719, pág. 282 Art. 725, pág. 286 Art. 731, pág. 290	
» 720, » 82 » 726, » 287 » 732, » 290	
» 721, » 284 » 727, » 287 » 733, » 291	
» 722, » 285 » 728, » 287 » 734, » 291	
» 723, » 285 » 729, » 289 » 735, » 291	
» 724, » 285 » 730, » 289 736, » 292	
<i>Sección tercera.—De los seguros marítimos.....</i>	292
§ 1º.—De la forma de este contrato.....	292
Art. 737, pág. 295 Art. 739, pág. 300 Art. 741, pág. 301	
» 738, » 296 » 740, » 300 » 742, » 301	
§ 2º.—De las cosas que pueden ser aseguradas, y de su evaluación.....	302
Art. 743, pág. 302 Art. 747, pág. 306 Art. 751, pág. 310	
» 744, » 305 » 748, » 306 » 752, » 310	
» 745, » 305 » 749, » 308 » 753, » 311	
» 746, » 305 » 750, » 309 » 754, » 312	
§ 3º.—Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.....	312
Art. 755, pag. 312 Art. 764, pag. 323 Art. 773, pag. 332	
» 756, » 316 » 765, » 325 » 774, » 333	
» 757, » 319 » 766, » 325 » 775, » 334	
» 758, » 319 » 767, » 326 » 776, » 334	
» 759, » 320 » 768, » 327 » 777, » 337	
» 760, » 321 » 769, » 328 » 778, » 337	
» 761, » 322 » 770, » 329 » 779, » 338	
» 762, » 322 » 771, » 330 » 780, » 338	
» 763, » 323 » 772, » 330	
§ 4º.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.....	339
Art. 781, pág. 339 Art. 784, pág. 344 Art. 787, pág. 347	
» 782, » 342 » 785, » 345 » 788, » 347	
» 783, » 343 » 786, » 346	

	Páginas
§ 5º.—Del abandono de las cosas aseguradas.....	348
Art. 789, pág. 351 Art. 795, pág. 355 Art. 801, pág. 361	
» 790, » 353 » 796, » 356 » 802, » 362	
» 791, » 353 » 797, » 358 » 803, » 363	
» 792, » 354 » 798, » 359 » 804, » 363	
» 793, » 354 » 799, » 360 » 805, » 364	
» 794, » 354 » 800, » 361	
Título IV.—De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.....	365
<i>Sección primera.—De las averías.....</i>	<i>365</i>
Art. 806, pág. 367 Art. 811, pág. 374 Art. 815, pág. 378	
» 807, » 370 » 812, » 375 » 816, » 378	
» 808, » 370 » 813, » 376 » 817, » 379	
» 809, » 372 » 814, » 377 » 818, » 380	
» 810, » 373	
<i>Sección segunda.—De las arribadas forzosas.....</i>	<i>380</i>
Art. 819, pág. 383 Art. 822, pág. 385 Art. 824, pág. 387	
» 820, » 383 » 823, » 386 » 825, » 387	
» 821, » 385	
<i>Sección tercera.—De los abordajes.....</i>	<i>388</i>
Art. 826, pág. 389 Art. 831, pág. 392 Art. 836, pág. 393	
» 827, » 389 » 832, » 392 » 837, » 394	
» 828, » 390 » 833, » 392 » 838, » 394	
» 829, » 391 » 834, » 393 » 839, » 395	
» 830, » 391 » 835, » 393	
<i>Sección cuarta.—De los naufragios.....</i>	<i>395</i>
Art. 840, pág. 395 Art. 842, pág. 396 Art. 844, pág. 397	
» 841, » 396 » 843, » 396 » 845, » 398	
Título V.—De la justificación y liquidación de las averías.....	399
<i>Sección primera.—Disposiciones comunes á toda clase de averías.....</i>	<i>399</i>
Art. 846, pág. 400 Art. 848, pág. 401 Art. 850, pág. 402	
» 847, » 401 » 849, » 402	

	Páginas
<i>Sección segunda.</i> —De la liquidación de las averías gruesas.....	403
Art. 851, pág. 403 Art. 854, pág. 404 Art. 857, pág. 407	
» 852, » 403 » 855, » 406 » 858, » 407	
» 853, » 404 » 856, » 406	
Modelo de una cuenta de averías gruesas y de contribución á su importe.....	409
Art. 859, pág. 412 Art. 863, pág. 414 Art. 866, pág. 414	
» 860, » 412 » 864, » 414 » 867, » 415	
» 861, » 413 » 865, » 414 » 868, » 415	
» 862, » 413	
<i>Sección tercera.</i> —De la liquidación de las averías simples.....	416
Art. 869, pág. 416	
LIBRO CUARTO.	
De la suspensión de pagos, de las quiebras y de las prescripciones.	
Título primero. —De la suspensión de pagos y de la quiebra en general.....	417
<i>Sección primera.</i> —De la suspensión de pagos, y de sus efectos..	419
Art. 870, pág. 420 Art. 872, pág. 424 Art. 873, pág. 425	
» 871, » 423	
<i>Sección segunda.</i> —Disposiciones generales sobre las quiebras... ..	426
Art. 874, pág. 426 Art. 878, pág. 432 Art. 882, pág. 443	
» 875, » 428 » 879, » 435 » 883, » 444	
» 876, » 430 » 880, » 437 » 884, » 447	
» 877, » 431 » 881, » 440 » 885, » 447	
<i>Sección tercera.</i> —De las clases de quiebras y de los cómplices en las mismas.....	448
Art. 886, pág. 448 Art. 890, pág. 452 Art. 894, pág. 463	
» 887, » 449 » 891, » 455 » 895, » 464	
» 888, » 449 » 892, » 456 » 896, » 465	
» 889, » 451 » 893, » 457 » 897, » 465	
<i>Sección cuarta.</i> —Del convenio de los quebrados con sus acreedores.....	466

	Páginas
Art. 898, pág. 466 Art. 902, pág. 471 Art. 905, pág. 474	
» 899, » 468 » 903, » 472 » 906, » 475	
» 900, » 469 » 904, » 474 » 907, » 476	
» 901, » 471	
<i>Sección quinta.</i> —De los derechos de los acreedores en caso de quiebra, y de su respectiva graduación.....	476
Art. 908, pág. 476 Art. 912, pág. 484 Art. 916, pág. 491	
» 909, » 476 » 913, » 485 » 917, » 494	
» 910, » 483 » 914, » 486 » 918, » 494	
» 911, » 484 » 915, » 491 » 919, » 495	
<i>Sección sexta.</i> —De la rehabilitación del quebrado.....	496
Art. 920, pág. 496 Art. 921, pág. 496 Art. 922, pág. 496	
<i>Sección séptima.</i> —Disposiciones generales relativas á la quiebra de las Sociedades mercantiles en general.....	497
Art. 923, pág. 500 Art. 926, pág. 504 Art. 928, pág. 502	
» 924, » 501 » 927, » 502 » 929, » 503	
» 925, » 501	
<i>Sección octava.</i> —De la suspensión de pagos y de las quiebras de las Compañías y Empresas de ferrocarriles y demás obras públicas.....	503
Art. 930, pág. 504 Art. 934, pág. 506 Art. 938, pág. 508	
» 931, » 504 » 935, » 507 » 939, » 509	
» 932, » 505 » 936, » 507 » 940, » 510	
» 933, » 506 » 937, » 508 » 941, » 511	
Título II. —De las prescripciones.....	511
Art. 942, pág. 515 Art. 947, pág. 518 Art. 951, pág. 520	
» 943, » 515 » 948, » 519 » 952, » 520	
» 944, » 516 » 949, » 519 » 953, » 522	
» 945, » 516 » 950, » 519 » 954, » 522	
» 946, » 517	
Título III. —Disposición general.....	522
Art. 955, pág. 522	
Rectificación.....	525

APÉNDICES.

	<u>Páginas</u>
I.—Creando las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, y estableciendo las bases para su constitución, y atribuciones que les son propias	529
II.—Reglamento interino para la organización y régimen de las Bolsas de Comercio en Cuba y Puerto Rico	539
Arancel de los Agentes colegiados de Cambio y Bolsa	550
Arancel de los Corredores de Comercio	551
Arancel de los Corredores Intérpretes de buques	551
REPERTORIO ANALÍTICO-ALFABÉTICO DE LA LEGISLACIÓN MERCANTIL.	553
TABLA DE CONCORDANCIAS EN EL CÓDIGO ESPAÑOL VIGENTE CON EL ESPAÑOL DE 1829, EL ALEMÁN, EL BELGA, EL FRANCÉS Y EL ITALIANO, Y SUS COMPLEMENTARIOS	619

CÓDIGO DE COMERCIO

LIBRO SEGUNDO

De los contratos especiales del comercio.

(Continuación.)

TÍTULO X

Del contrato y letras de cambio.

Corresponde este título al noveno del Código anterior, y en él se han introducido importantísimas reformas, de acuerdo con las necesidades y los principios que informan el moderno Derecho mercantil. Las más notables son las que se refieren á la declaración de que las letras de cambio constituyen siempre verdaderos actos de comercio, sean ó no comerciantes las personas que figuren en ellas, reputándose también, en virtud de tal declaración, mercantiles todos los actos que son su consecuencia necesaria, tales como el endoso, la aceptación, la intervención ó el aval, el protesto, el recambio ó resaca y el pago: la doctrina que se sienta acerca de la naturaleza de las letras de cambio, opuesta en un todo á nuestra antigua legislación, según la cual, estos documentos eran considerados sólo como representativos del contrato de cambio, viniendo en consecuencia de la reforma á tomar la letra de cambio, sin perder su carácter fundamental, uno nuevo; á desempeñar funciones análogas, no sólo á los demás instrumentos de crédito, sino á confundirse en algún caso con la moneda fiduciaria, considerándolas como instrumentos de cambio y de

APÉNDICES.

	<u>Páginas</u>
I.—Creando las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, y estableciendo las bases para su constitución, y atribuciones que les son propias	529
II.—Reglamento interino para la organización y régimen de las Bolsas de Comercio en Cuba y Puerto Rico	539
Arancel de los Agentes colegiados de Cambio y Bolsa	550
Arancel de los Corredores de Comercio	551
Arancel de los Corredores Intérpretes de buques	551
REPERTORIO ANALÍTICO-ALFABÉTICO DE LA LEGISLACIÓN MERCANTIL.	553
TABLA DE CONCORDANCIAS EN EL CÓDIGO ESPAÑOL VIGENTE CON EL ESPAÑOL DE 1829, EL ALEMÁN, EL BELGA, EL FRANCÉS Y EL ITALIANO, Y SUS COMPLEMENTARIOS	619

CÓDIGO DE COMERCIO

LIBRO SEGUNDO

De los contratos especiales del comercio.

(Continuación.)

TÍTULO X

Del contrato y letras de cambio.

Corresponde este título al noveno del Código anterior, y en él se han introducido importantísimas reformas, de acuerdo con las necesidades y los principios que informan el moderno Derecho mercantil. Las más notables son las que se refieren á la declaración de que las letras de cambio constituyen siempre verdaderos actos de comercio, sean ó no comerciantes las personas que figuren en ellas, reputándose también, en virtud de tal declaración, mercantiles todos los actos que son su consecuencia necesaria, tales como el endoso, la aceptación, la intervención ó el aval, el protesto, el recambio ó resaca y el pago: la doctrina que se sienta acerca de la naturaleza de las letras de cambio, opuesta en un todo á nuestra antigua legislación, según la cual, estos documentos eran considerados sólo como representativos del contrato de cambio, viniendo en consecuencia de la reforma á tomar la letra de cambio, sin perder su carácter fundamental, uno nuevo; á desempeñar funciones análogas, no sólo á los demás instrumentos de crédito, sino á confundirse en algún caso con la moneda fiduciaria, considerándolas como instrumentos de cambio y de

crédito á la vez, favoreciendo su transformación en instrumentos de crédito por medio del endoso: la que se refiere á la autorización del endoso en blanco, ó sea el que se verifica sin designar la persona á quien se transmite la letra, y con solo la firma del endosante y la fecha: la que trata de la presentación de la letra á la aceptación para su pago: la innovación referente á la aceptación de las letras, hasta el punto de permitir que la fórmula *se acepta ó aceptamos*, única legal hasta hoy, pueda sustituirse por cualquiera otra equivalente y admitida en los usos del comercio: la novedad introducida en cuanto á la indicación de otras personas para el pago de la letra, admitiendo la aceptación supletoria, en virtud de la cual aumentará el valor de la letra y permitirá su negociación en mejores condiciones: la que se refiere á la letra perjudicada por la morosidad de los tenedores en hacer la presentación para su aceptación y cobro, declarando explícitamente que el poseedor no pierde su derecho al reintegro cuando una causa superior á su voluntad le hubiese impedido hacerlo: la que trata de la responsabilidad en que incurren los que remiten letras de una plaza á otra fuera de tiempo para presentarlas y protestarlas oportunamente: la que se refiere al protesto: la que se ocupa de las acciones ejecutivas que nacen de las letras de cambio, requisitos y documentos necesarios para entablarlas y las excepciones que pueden oponerse; y, por último, la relativa á la formación de la cuenta de la resaca.

De todas estas importantes reformas nos ocuparemos al tratar de los artículos en que se han consignado.

Viniendo ahora al epígrafe general de este título, diremos que la palabra *cambio*, en su acepción más general, por derecho común, equivale á la de *permuta ó trueque* de una cosa por otra, ó sea un contrato por el cual se dan ó prometen darse reciprocamente los contrayentes una cosa por otra, en cuyo sentido habla del cambio el título 6º de la Partida 5ª; pero en su significación mercantil, que es la propia en este lugar, se aplica á un contrato diferente de la permuta, por su origen, por su índole y por sus efectos.

Los Sres. La Serna y Reus, en sus comentarios al anterior Código de Comercio, definieron la palabra *cambio*, en dicha acepción mercantil: «Un contrato consensual, bilateral, por el que alguno en virtud de un valor que se le da ó se le promete, se obliga á hacer que un tercero pague á la persona con quien estipula una suma equivalente en otro lugar y al tiempo convenidos.» Esta definición, por virtud de algunas reformas importantes del nuevo Código, no tiene hoy toda la precisión que tenía, aplicada al de 1829.

Desde luego es un contrato, y así le llama el nuevo Código en el epígrafe del título de que nos ocupamos, infiriéndose, en su consecuencia,

que respecto á él tienen lugar las reglas generales que rigen los contratos por derecho común, y más especialmente las de los mercantiles en general, si no están modificadas expresamente ó por consecuencia de una modificación expresa.

Los citados Sres. La Serna y Reus consideraron este contrato bajo dos puntos de vista diferentes: primero, entre el que da ó promete el valor y el que se obliga á hacer pagar la suma equivalente; y segundo, entre el que se obliga á hacer pagar y el que ha de ejecutarlo; deduciendo que, bajo el primer aspecto, puede mirarse como una especie de permuta ó como una venta: aquella siempre que el valor que se da ó se promete consista en cosas que no sean dinero metálico; ésta en cuanto consista en él, porque entonces el valor entregado es el precio, y el crédito, con cuya aceptación y pago se garantiza, la cosa; y bajo el segundo, que hay un verdadero mandato, por el que uno encarga á otro que pague por su cuenta determinada cantidad; entendiéndose que estas dos diversas partes del contrato son independientes del que se forma después entre el que tiene el crédito y el que debe pagarlo, el cual no se perfecciona hasta que éste acepta.

No hay duda tampoco que el contrato es consensual, puesto que queda perfeccionado por el consentimiento de las partes antes de que alguna de ellas entregue nada á la otra. Así que, cuando alguno se obliga á dar una letra de cambio, debe cumplir el contrato por la suma y sobre el punto convenido; y por el contrario, la persona que ha de recibirla, debe entregar el valor estipulado.

Pero los citados comentaristas tuvieron buen cuidado de hacer constar que esta obligación, nacida del derecho común, no debe confundirse con la que producen las letras de cambio, libranzas, vales ó pagarés á la orden, que sólo tiene lugar después de extendidos y entregados los documentos respectivos; porque si no se diera fuerza al contrato de cambio antes de entregarse el documento que es su consecuencia, se seguiría el inconveniente de que no habría ninguna seguridad en el contrato; porque la persona que se hubiera convenido en tomar una letra, podría desistir de su contrato por conveniencia propia y en perjuicio de aquel con quien trató, el cual, por consecuencia del contrato, pudiera haber tomado por su parte medidas que hubiera excusado con provecho. Sin embargo, y por equidad, se ha creído que cuando en el intermedio entre el contrato y la entrega tuviere justas sospechas una de las partes, por el mal estado del crédito de la otra, de que no será satisfecha la letra ó que el valor prometido no se entregará, no sea compelida á cumplir la obligación, á no dársele una garantía suficiente.

Esta opinión pudiera prestarse á abusos ó especulaciones. Creemos que

en tal caso las sospechas han de ser fundadas en hechos reales y positivos, y que para desistir de admitir la letra por el que se comprometió á tomarla, sea preciso que exponga esas sospechas al que hubiera de librarla, y sólo cuando éste se negara á dar la garantía que aquél ha de pedir, quedará eximido de la obligación.

Que el contrato de cambio es bilateral, se deduce de que las dos partes están obligadas á su cumplimiento, y tiene cada una á su favor y contra sí una acción directa, en virtud de la que puede compeler y á su vez ser compelida al cumplimiento del contrato; si bien hay una diferencia esencial entre el que ofrece hacer pagar al otro la suma convenida y el que se obliga á dar su valor, puesto que la obligación de éste es de dar y la de aquél de hacer, diferencia que produce sus efectos.

Si bien este contrato se hace entre dos personas, hay otra comprendida en él, que se halla ausente, que es el *pagador* ó el que ha de pagar la letra; tomando el nombre de *librador* el que manda pagar ó se obliga á hacer pagar, y *tomador* el que por el crédito ha prometido ó entregado el precio. También pueden mediar en el contrato de cambio más personas que las citadas, porque el tomador puede transferir la letra á otra persona por medio del endoso, que después explicaremos, y en tal caso el tomador se denomina *endosante*, y el tercero á quien se hace el traspaso se llama *endosatario*, *portador* ó *tenedor*; y si éste la endosa á favor de otro, y así sucesivamente, el último á que se transmite la letra es su verdadero portador ó tenedor.

Otras diferentes definiciones se han dado del contrato de cambio, dividiéndolo en *real*, *seco*, subdividiéndolo en *minuto* ó *manual*, y *local* ó *mercantil* ó *por letras*, que es en cuya acepción puede tomarse en Derecho mercantil, y que el Sr. Escribano define «Trueque ó permuta de un dinero que está presente por otro que está ausente en distinto lugar, dando letras para que en él se entregue;» y no ha faltado quien le defina «El comercio del dinero ó de las letras de cambio que lo representan.» Y por último, también se llama cambio al interés ó premio á que tiene derecho el librador de una letra por razón de su trabajo ó de sus gastos y por la ventaja que procura al tomador, trasladándole virtualmente el dinero al lugar donde lo necesita, ahorrándole los gastos, dilaciones y peligros del transporte.

Letras de cambio.—El contrato de cambio se verifica, ó por letras de cambio ó por pagarés ó libranzas, por mandatos de pago ó por endosos. Los Sres. La Serna y Reus definieron la letra de cambio «Documento privado, extendido en papel del sello correspondiente, con arreglo á las formas legales, en que una persona encarga á otra, domiciliada en pueblo diferente, que pague á un tercero en la época señalada cierta cantidad en

dinero metálico, en cambio de otra que ha recibido ó cargado en cuenta.» El Sr. Escribano la define «Especie de mandato por el que una persona ordena á su corresponsal en otro pueblo que entregue á otra persona ó á su orden cierta cantidad de dinero en cambio de otra cantidad ó de un valor que ha recibido en el pueblo en que se libra la letra, sea realmente, ó bien en cuenta.»

Concediendo que estas definiciones fueran exactas, aplicadas al Código de 1829, no tienen hoy exacta aplicación al que comentamos.

Dadas las reformas de que á la ligera hemos hablado, hoy no puede decirse que la letra de cambio es un documento privado, sino documento mercantil, ó acto mercantil, como el Código las reputa. Tampoco puede decirse con exactitud que por él una persona encarga á otra, domiciliada en *pueblo diferente*, que pague á un *tercero* en la época señalada cierta cantidad de dinero; porque desde el momento en que el nuevo Código reconoce ó autoriza (art. 446) que el librador puede girar la letra á su propio cargo en lugar distinto de su domicilio, y á cargo de otro en el mismo punto de la residencia del librador, no siempre podrá hablarse de encargar á otra persona que pague, ni en pueblo diferente, ni que pague á un tercero, etc.

La introducción de las letras de cambio, afirman los Sres. La Serna y Reus, se debió á la extensión que adquirieron las relaciones mercantiles y á la necesidad de facilitarlas, escogiéndose medios para evitar los inconvenientes, entorpecimientos y peligros de las conducciones en metálico. Lo que no está averiguado es la época de su introducción. Unos atribuyen su origen á los judíos, que expulsados de Francia en tiempos de Dagoberto, y refugiados en Lombardia, enviaban á sus amigos cartas ó billetes lacónicos para retirar el dinero que no habían podido llevarse; otros pretenden que se deben á los florentinos en la lucha entre Guelfos y Gibelinos, y por la misma causa que se supone en los judíos, sin que ni una ni otra opinión se apoyen más que en simples conjeturas. En España ya fueron conocidas á fines del siglo XIV, según la Ordenanza que en 1394 dieron sobre ellas los Magistrados de Barcelona; y lo indudable es que su introducción fué un gran progreso en el orden mercantil, dando al comercio una actividad que antes era desconocida, y una seguridad para la obtención de dinero en diferentes puntos, sin el riesgo y peligros de su conducción.

La sección primera de este título se ocupa de la forma de las letras de cambio, y las sucesivas de los efectos que las letras producen, y á ellas nos remitimos para evitar repeticiones.

SECCIÓN PRIMERA

DE LA FORMA DE LAS LETRAS DE CAMBIO

Art. 443. La letra de cambio se reputará acto mercantil, y todos los derechos y acciones que de ella se originen, sin distinción de personas, se regirán por las disposiciones de este Código.

Este artículo sanciona una de las reformas más importantes que hace el nuevo Código en la materia de que nos ocupamos. Por él se declara que la letra de cambio se reputará acto mercantil, y que todos los derechos que de ella se originan, como son el endoso, la aceptación, la intervención ó el aval, el protesto, el pago y la resaca, sin distinción de personas, se regirán por las disposiciones de este Código. Ya, por consecuencia, la letra de cambio no tiene tal ó cual carácter, según las personas que intervengan en ella, como decía el antiguo Código.

En el brillante preámbulo al proyecto del nuevo Código, y que el señor Romero Girón califica con acierto de comentario sintético y abreviado del mismo, se explica el sentido y fundamento de esta reforma.

Según el preámbulo, está de acuerdo con las más perfectas legislaciones extranjeras, al declarar que las letras de cambio constituyen siempre verdaderos actos de comercio, sean ó no comerciantes las personas que figuren en ellas, y asimismo todos los actos que son su consecuencia y de que ya hemos hablado en este comentario; desapareciendo por esta razón la doctrina del anterior Código, que reputaba simples pagarés, sujetos á las leyes comunes, las letras de cambio libradas ó aceptadas por persona que careciera de la cualidad de comerciante, cuando no tenían por objeto una operación mercantil.

Art. 444. La letra de cambio deberá contener, para que surta efecto en juicio:

1º La designación del lugar, día, mes y año en que la misma se libra.

2º La época en que deberá ser pagada.

3º El nombre y apellido, razón social ó título de aquel á cuya orden se mande hacer el pago.

4º La cantidad que el librador manda pagar, expresándola en moneda efectiva ó en las nominales que el comercio tuviere adoptadas para el cambio.

5º El concepto en que el librador se declara reintegrado por el tomador, bien por haber recibido su importe en efectivo, ó mercaderías ú otros valores, lo cual se expresará con la frase de «valor recibido», bien por tomárselo en cuenta en las que tenga pendientes, lo cual se indicará con la de «valor en cuenta» ó «valor entendido».

6º El nombre y apellido, razón social ó título de aquel de quien se recibe el importe de la letra, ó á cuya cuenta se carga.

7º El nombre y apellido, razón social ó título de la persona ó compañía á cuyo cargo se libra, así como también su domicilio.

8º La firma del librador, de su propio puño, ó de su apoderado al efecto con poder bastante. (*Art. 426, Cód. 1829; 4º, ley general alemana del cambio; 1º, ley belga de 20 de Mayo de 1872; 110, Cód. francés; 251, italiano.*)

El Código anterior decía en su artículo 426, concordante con el que anotamos, que para que la letra de cambio surtiera en juicio los efectos que el Derecho mercantil le atribuía, había de contener las circunstancias que después expresaba. El nuevo Código dice sencillamente «para que surta efecto en juicio,» sin hablar de Derecho mercantil, palabras ya innecesarias, desde el momento en que ha declarado que la Letra de cambio se reputará acto mercantil, sin distinción de personas.

Los Sres. La Serna y Reus sostuvieron, comentando el Código anterior, que las letras habían de contener todas esas circunstancias, y que faltando alguna de ellas no surtirían el efecto que la ley las atribuía, sin que fuera permitido alegar que unas sean más necesarias que otras; porque en tal caso, poco á poco irían degenerando y perdiendo su forma y caracteres. Entendemos que este comentario tiene hoy la misma aplicación que al anterior Código. Y los Tribunales han sido en esto tan rigurosos, que al decir de los citados comentaristas se ha declarado alguna vez que no surtía los efectos de letra de cambio una en que sólo se decía *valor recibido*, sin decir en qué forma, advirtiendo que en algunas plazas es costumbre que el valor recibido signifique en efectivo. Hoy esta declaración sería improcedente, puesto que el Código sólo exige que

se ponga *valor recibido*, entendiéndose que éste indica en efectivo, en mercaderías ú otros valores, ó *valor en cuenta* ó *valor entendido*, por tomárselo en cuenta en las que tenga pendientes.

La primera circunstancia que el moderno Código exige en la letra de cambio, de acuerdo con el anterior, es la designación del lugar, día, mes y año en que la misma se libra, circunstancia necesaria, pues la expresión de su fecha tiene por objeto evitar que el librador gire eludiendo la incapacidad que tenga ó defraudando á sus acreedores si estuviere en quiebra.

Otro tanto sucede con la segunda, ó sea la época en que la letra deberá ser pagada; puesto que si faltase este requisito, debería ser considerado el documento, no como letra de cambio, sino como un simple mandato, ó como un reconocimiento de haberse recibido la cantidad expresada en la letra, y ésta sin tal requisito no ofrecería al tomador garantía alguna de pago; porque no diciéndose al pagador la fecha en que había de cumplir el mandato, no tendría obligación de pagar en determinado día, que es precisamente lo que, sin duda alguna, busca el tomador para obtener fondos, toda vez que nuestro Código no consigna, como lo hace el belga, que cuando se haya omitido designar este requisito, se entienda el pago á la vista.

La tercera circunstancia, también tomada del anterior Código, no ha hecho más que añadir algunas palabras que en él faltaban. Este no exigía más que el nombre y apellido de la persona á cuya orden se mandaba hacer el pago, y el Código moderno añade: «la razón social ó título de dicha persona.» Esta persona, ó título ó razón social, puede ser el tomador, un tercero, ó el mismo librador, como más adelante veremos.

El citado Código belga determina, que no habiéndose designado lugar para el pago, lo sea el del domicilio del librador. Pero tampoco tiene esto sanción en nuestro Derecho.

La cuarta circunstancia ó requisito, consiste en designar la cantidad que el librador manda pagar, expresándola en moneda efectiva, ó en las nominales que el comercio tuviere adoptadas para el cambio; porque así la letra presenta una obligación suficientemente determinada.

La circunstancia quinta está más detallada en el nuevo Código, aun cuando el precepto es el mismo que sancionó el anterior.

Ya hemos hablado por incidencia de esta circunstancia, al referir un caso de jurisprudencia en que, siguiendo el precepto rigorista del anterior Código, se había declarado que no era letra de cambio aquella en que sólo decía «valor recibido», sin expresar si en numerario ó en mercaderías. El nuevo Código exige sólo la palabra *valor recibido*, y con ella se entiende en efectivo, en mercaderías ó en otros valores.

En cuanto á las cláusulas de *valor entendido* y *valor en cuenta*, véase el art. 445.

En la circunstancia sexta ha hecho el nuevo Código alguna adición también necesaria, al decir que se exprese el nombre de la razón social, ó título de aquel de quien se recibe la letra ó á cuya cuenta se carga, puesto que el anterior sólo exigía el nombre y apellido de dicha persona; porque por el mayor desarrollo que ha tomado el cambio, puede muy bien no ser siempre una persona individual aquella de quien se recibe el importe de la letra, sino una casa de comercio denominada bajo una razón social ó una Compañía.

La circunstancia séptima ha hecho las mismas adiciones, respecto á aquel á cuyo cargo se libra la letra.

Los Sres. La Serna y Reus, al comentar esta circunstancia en el Código anterior, propusieron la cuestión de si esta persona podía ser el mismo librador; y advirtiendo que los autores estaban discordes, opinaron que habiendo remisión de plaza á plaza, podía el librador librar á su cargo, toda vez que el Código no preceptuaba que el pagador fuera una persona diversa de aquél. Hoy esta opinión tiene más fuerza, desde el momento que el art. 446 del nuevo Código autoriza al librador á girar letras á su propio cargo en lugar distinto de su domicilio.

Y por fin, el artículo que comentamos exige en las letras la firma del librador, de su propio puño, ó de su apoderado al efecto con poder bastante.

Parece excusado decir que si fuesen varios los libradores, la letra deberá llevar la firma de todos. (Véase el art. 447.)

Por último, no basta que las letras tengan todos esos requisitos, sino que además han de estar extendidas en el papel correspondiente. A continuación insertamos los artículos de la ley del Timbre referentes á la materia:

De los documentos de giro.

Art. 406. Se consideran documentos de giro para los efectos de esta ley:

- 1º Letras de cambio.
- 2º Libranzas á la orden.
- 3º Pagarés endosables.
- 4º Cartas órdenes de crédito por cantidades fijas, así como las delegaciones, abonarés y cualesquiera otros documentos que representen y constituyan, en forma de giro, entrega ó abono de cantidad en cuenta, excep-

to los talones de cuenta corriente de Bancos y Sociedades, que llevarán solamente el timbre móvil de 40 céntimos; así como todo documento que tenga carácter de verdadero recibo, el cual contribuirá por este último concepto.

Tipo proporcional.

Art. 107. Cada documento de giro llevará estampado el timbre del precio que corresponda á la cuantía de la cantidad girada, según la siguiente escala:

CANTIDAD.			TIMBRE.
Hasta	250	pesetas.....	0,40
De	250,01	á 500.....	0,25
De	500,01	á 1.000.....	0,50
De	1.000,01	á 2.000.....	0,75
De	2.000,01	á 3.000.....	1,00
De	3.000,01	á 5.000.....	2,00
De	5.000,01	á 7.000.....	3,00
De	7.000,01	á 10.000.....	4,00
De	10.000,01	á 12.000.....	5,00
De	12.000,01	á 15.000.....	6,00
De	15.000,01	á 17.000.....	7,00
De	17.000,01	á 20.000.....	8,00
De	20.000,01	á 22.000.....	10,00
De	22.000,01	á 25.000.....	12,00
De	25.000,01	á 30.000.....	13,00
De	30.000,01	á 35.000.....	14,00
De	35.000,01	á 40.000.....	16,00
De	40.000,01	á 45.000.....	18,00
De	45.000,01	á 50.000.....	25,00
De	50.000,01	á 60.000.....	30,00
De	60.000,01	á 80.000.....	35,00
De	80.000,01	á 100.000.....	50,00

Las cartas-órdenes sin limite llevarán el timbre móvil de 25 pesetas.

Reglamento.—Art. 106.—Las letras de cambio que expidan en asun-

tos del servicio las Direcciones del Tesoro y Rentas y los Delegados de Hacienda, están exceptuadas del empleo del Timbre.

Art. 108. El Estado tendrá para el comercio los documentos de giro expresados con el timbre especial que consta en la precedente escala.

Reglamento.—Art. 7º.—Al tenor de lo prevenido en el art. 108 de la ley, se elaborarán letras de cambio de 22 clases, y otros documentos de giro, que servirán para libranzas á la orden y demás conceptos que se determinan en el art. 106 de la ley.

Unos y otros documentos estarán ajustados á la escala gradual del art. 107.

Art. 11. No obstante expendirse por el Estado los documentos que se mencionan en el art. 7º de este Reglamento, la Fábrica Nacional del Ramo estampará los timbres que correspondan en los documentos de dicha clase que presenten los interesados, previo pago de su importe, conforme á lo que se dispone en el artículo precedente, siempre que los expresados documentos no estén firmados.

Art. 109. Para los efectos de cantidad superior á 100.000 pesetas se empleará el timbre de 50 ptas.; y además en sellos 50 céntos., por cada 1.000 pesetas, sin fracción y contando las fracciones siempre por 1.000 pesetas.

Art. 110. El que reciba un efecto no timbrado con arreglo á los precedentes artículos tendrá la obligación de devolverle al librador, ó persona que lo haya endosado, para que se extienda en documento timbrado; pues sin dicho requisito es nulo y de ningún valor ni efecto.

Art. 111. Los documentos de giro librados en el extranjero que hayan de presentarse para su cobro en España serán, antes de que puedan ser negociados, aceptados ó pagados, reintegrados con un ejemplar timbrado de la clase que corresponda á la cantidad girada, en el cual se extenderán la aceptación, endoso ó recibo. Sin este requisito no producirán efecto alguno en juicio, siendo estos los únicos documentos de esta clase que pueden legalizarse en dicha forma.

Igual procedimiento se seguirá con los documentos de igual procedencia que se expidan á favor del Tesoro ó sean cedidos al mismo.

Art. 112. Los efectos de giro librados en el extranjero que no hayan de pagarse en España pueden ser negociados aunque no lleven dicho requisito del timbre; pero si volvieren para protesto, el que esté en pose-

sión de ellos tiene obligación de adicionarlos con el ejemplar timbrado de su respectivo valor antes de la notificación del protesto.

Art. 413. Los efectos de giro que se expidan dentro del reino no podrán ser negociados, aceptados ni satisfechos, si no se hallan extendidos en el timbre que corresponda á su cuantía.

Art. 414. Todo convenio que en contrario se haga entre los comerciantes es nulo y de ningún valor ni efecto.

Art. 415. Las letras duplicadas están exentas del timbre. Sin embargo, si la primera timbrada no se une á la puesta en circulación en el momento del pago, la duplicada deberá llevar el timbre correspondiente.

Art. 416. El aval por acto separado de la letra de cambio estará sujeto igualmente al timbre proporcional como la letra.

Art. 417. Se prohíbe á todas las personas, Bancos, Sociedades, establecimientos públicos, comercios, guardar en Caja por su cuenta ó por cuenta ajena los efectos expresados que no estén en el timbre prevenido.

Tipa fijo.

Art. 418. Los encargados del *Giro mutuo* no expedirán libranza alguna que no lleve el *timbre suelto de 40 céntimos*, sea cualquiera la cantidad que represente.

Art. 419. En las copias de los protestos de documentos de giro se empleará el papel timbrado de la tarifa general de 3 pesetas, clase 9ª.

RESPONSABILIDAD PENAL

Art. 420. Por la falta del timbre correspondiente en los documentos de giro, se exigirá un doble reintegro individual y separadamente al librador ó persona que suscriba el documento, ó cada uno de los endosantes, y al que le acepte ó pague.

Art. 421. El Agente ó Corredor que negocie letras que no estén en el timbre proporcional de su clase incurrirá en la pena de 50 á 500 pesetas además del reintegro.

Art. 422. Los funcionarios del Estado y Tribunales que den valor legal á dichos documentos sin timbre incurrirán en igual multa.

Art. 445. Las cláusulas de «valor en cuenta» y «valor entendido» harán responsable al tomador de la letra del importe de la misma en favor del librador, para exigirlo ó compensarlo en la for-

ma y tiempo que ambos hayan convenido al hacer el contrato de cambio. (Art. 428, Cód. 1829.)

Este artículo es exactamente igual al 428 del Código anterior. El Tribunal Supremo tiene declarado en su sentencia de 15 de Diciembre de 1880, que esta obligación que impone el artículo al tomador de la letra y con las cláusulas que expresa, está subordinada á la forma y condiciones convenidas al celebrar el contrato de cambio, y por lo tanto, es preciso acreditarlo por otro medio que la letra misma, donde no está más que indicado.

Art. 446. El librador podrá girar la letra de cambio:

1º Á su propia orden, expresando retener en sí mismo el valor de ella.

2º Á cargo de una persona, para que haga el pago en el domicilio de un tercero.

3º Á su propio cargo, en lugar distinto de su domicilio.

4º Á cargo de otro, en el mismo punto de la residencia del librador.

5º Á nombre propio, pero por orden y cuenta de un tercero, expresándose así en la letra.

Esta circunstancia no alterará la responsabilidad del librador, ni el tenedor adquirirá derecho alguno contra el tercero por cuya cuenta se hizo el giro. (Arts. 430, 431 y 432, Cód. 1829; 6º, ley alemana; apart. 7º, art. 1º, ley belga; 111, Cód. francés; 255, italiano.)

Las disposiciones de los números 1º, 2º y 3º de este artículo estaban consignadas en diferentes artículos del Código anterior, que el moderno ha refundido con acierto, por tratarse de la misma materia.

La primera facultad que por el número primero concede este artículo al librador de una letra de cambio, consiste en la de poder librarla á su propia orden, expresando retener en sí mismo el valor de ella.

La misma facultad le concedía el Código de Comercio anterior en su artículo 430, y al comentarla los Sres. La Serna y Reus, afirmaban que en este caso no había verdadera letra de cambio, sino que únicamente se giraban esta clase de letras para endosarlas después, y entraban ya en

las condiciones naturales de las demás letras, puesto que ya había un tomador, que es aquel á cuyo favor se ha puesto el endoso, y un pagador.

Como nosotros no creemos que sea necesario en absoluto que en la letra de cambio intervengan tres personas diversas, ni vemos prohibición de que el librador y tomador sean una misma, ó librador y pagador, como reconoce el nuevo Código, no creemos que pierda su carácter la letra girada en esta forma, y, por el contrario, lo creemos conveniente, por lo que facilita las operaciones comerciales de una persona misma, que necesitando dinero en sitio distinto de donde esa persona se encuentra, lo halla en donde lo necesita, y por medio de la letra se ahorra la traslación de él, sin que tenga necesidad de acudir á otra casa para que gire á su favor, pudiendo hacerlo por sí mismo.

El número 2º, de acuerdo con el art. 431 del Código de 1829, se refiere á las letras que en el comercio se llaman *á domicilio*, y que no tienen el mayor uso. Los autores exigen que estas letras contengan el lugar donde han de pagarse, siendo de cargo del aceptante proveer de fondos al tercero que ha de satisfacerlas; novedad importante en la doctrina que se sienta en cuanto á las letras de cambio. Al aceptar estas letras, dicen los Sres. La Serna y Reus, debe el que lo hace indicar la persona que ha de pagar la letra, porque de otro modo no se sabría á quién acudir para el efecto.

El número 5º del artículo que anotamos, está también conforme con la doctrina del art. 432 del anterior Código. Se refiere asimismo á una forma original de letra de cambio, pero que facilita mucho éste y da gran desarrollo al crédito, base del comercio. Los Sres. La Serna y Reus explicaban esta clase de letras en la forma siguiente: «Por ejemplo: un comerciante de Santander que tiene crédito abierto sobre un banquero de Madrid, encarga á otro de Alicante que libre por su cuenta sobre el banquero de Madrid.»

El Código anterior decía, como complemento del artículo, que la responsabilidad del librador siempre era la misma y que el tenedor no adquiriría derecho alguno contra el tercero, por cuya cuenta se hizo el giro; y esta misma declaración hace el último párrafo del artículo que comentamos.

Como hicieron notar los citados comentaristas, esta doctrina es una desviación del derecho común, según el cual, todo el que hace una cosa en nombre y por mandato de otro queda personalmente libre de responsabilidad. Y explicaban la excepción, fundada en la utilidad del comercio, por la ventaja de que el tenedor tenga una acción expedita contra el librador, sin entrar en investigaciones de si éste cumplió ó no con las instrucciones de la persona contra quien libró.

De propósito, y alterando el orden cronológico del artículo que anotamos, hemos dejado para el final los números 3º y 4º, porque ellos contienen una de las reformas más importantes del nuevo Código. Dejemos al ilustre autor del preámbulo explicar el sentido de la reforma:

«El proyecto ofrece una doctrina en alto grado innovadora y radicalmente contraria á la legislación vigente, acerca de la naturaleza de las letras de cambio. Según nuestras antiguas leyes, de acuerdo con las costumbres y con la jurisprudencia, estos documentos eran considerados como representativos del contrato de cambio á que se referían. El mismo concepto tenían formado de las letras los autores del Código de 1829. De aquí la absoluta prohibición de girar letras pagaderas en el pueblo del domicilio del librador; de aquí la imposibilidad de girarlas á cargo del propio librador, aunque fuese en punto distinto de su residencia; de aquí la ineficacia de los endosos hechos sin designar la persona á quien se transmite la letra ó sin expresar la causa de la cesión ó sea el valor; de aquí, finalmente, otras disposiciones contenidas en el Código y encaminadas á mantener en estos documentos el carácter principal y casi exclusivo de instrumentos de cambio. Todas ellas estaban justificadas plenamente, pues eran otras tantas aplicaciones lógicas y rigurosas del principio general adoptado por el legislador.

«Mas este principio no puede mantenerse de una manera absoluta al redactar un nuevo Código mercantil, si ha de acomodarse como es debido á la verdadera naturaleza de las operaciones comerciales, tales y como se verifican en los tiempos presentes. Hoy la letra de cambio, sin perder su antiguo y fundamental carácter, ha tomado uno nuevo por los fines á que se destina, pues viene á desempeñar funciones análogas á los demás instrumentos de crédito, y en algún caso se confunde con la moneda fiduciaria. Las legislaciones modernas de los pueblos más adelantados en asuntos mercantiles no han podido menos de sancionar este nuevo carácter que las necesidades del comercio han dado á las letras de cambio, y cuyo influjo se ha sentido en nuestro país por la gran solidaridad que produce el movimiento comercial entre todos los pueblos civilizados, habiéndose eludido para ello las prescripciones, mediante ficciones y sutilezas que ceden en daño de las personas de buena fe. Urgía, por lo tanto, poner remedio á los inconvenientes derivados de una legislación anticuada, que negaba la debida protección jurídica á las nuevas combinaciones del comercio, sustituyéndola por otra, inspirada en los nuevos principios de las ciencias económica y jurídica, y en armonía con las principales legislaciones extranjeras.

«En su virtud, el proyecto considera á las letras como instrumentos de cambio y de crédito á la vez, estableciendo las oportunas disposicio-

nes para que puedan ostentar cada uno de estos caracteres, según convenga á los mismos interesados.

»Y ante todo, empieza por declarar de una manera bien explícita, que el librador puede girar la letra á cargo de otra persona, en el mismo punto de la residencia de ambos. Mediante esta reforma, los industriales y almacenistas al por mayor, podrán reintegrarse de los objetos suministrados á los comerciantes al por menor, y aun á los consumidores residentes en la misma población, cuyo importe no se satisface al contado, para lo cual tienen que valerse hoy del medio deficiente y arriesgado de los pagarés firmados por el comprador. De igual modo se facilita el movimiento del numerario en moneda metálica ó fiduciaria, dentro de las grandes poblaciones, girando letras sobre nuestros deudores ó banqueros, que conservan en depósito ó en cuenta corriente nuestros capitales.

»Además, con el objeto de facilitar el uso de estos utilísimos documentos á las personas que tienen casas de comercio ó sucursales en distintas poblaciones, librando letras de unas casas á otras, se deroga la doctrina vigente, según la cual, la persona del librador ha de ser distinta del pagador, á diferencia de los vales ó pagarés á la orden, donde el que firma el vale es quien promete pagarlo, y en su virtud se autoriza al librador para girar letras á su propio cargo en lugar distinto de su domicilio.»

En efecto, toda esta doctrina aparece sancionada en los dos párrafos que anotamos, sin más que una ligerísima diferencia, á que no damos importancia, cual es la de decirse en el preámbulo que el librador puede girar la letra á cargo de otra persona en el mismo punto de la residencia de ambos, y en el núm. 4º de este artículo se dice en el mismo punto de la residencia del librador. Y decimos que no damos importancia á esta variación, puesto que la residencia del tomador de una letra no se ha tenido nunca en cuenta para el efecto de poder pedir letras á casas de comercio ó banqueros domiciliados en la misma población en que él lo esté.

Por estas disposiciones, pues, desaparece la prohibición que el anterior Código contenía en su artículo 429 de girar letras pagaderas en el mismo pueblo de su fecha, y las disposiciones de que tales letras se considerarán simples pagarés, y que las aceptaciones de las mismas equivaldrían á un afianzamiento ordinario, cuya derogación hace innecesario resolver las cuestiones que con tal motivo proponían los autores.

Art. 447. Todos los que pusieren firmas á nombre de otro en letras de cambio, como libradores, endosantes ó aceptantes, debe-

rán hallarse autorizados para ello con poder de las personas en cuya representación obraren, expresándolo así en la antefirma.

Los tomadores y tenedores de letras tendrán derecho á exigir á los firmantes la exhibición del poder. (Art. 435, Cód. 1829.)

Los administradores de Compañías se entenderán autorizados por el solo hecho de su nombramiento.

No dice el nuevo Código, como el anterior en su artículo 435, su concordante, que el poder sea especial. Al comentar el artículo correspondiente del Código de 1829 los Sres. La Serna y Reus sostuvieron que no bastaba el poder general para comerciar. Pero al suprimir el nuevo Código esa circunstancia, demuestra que el poder puede ser general, siempre que en él se consigne que el apoderado está autorizado para librar, endosar ó aceptar las letras.

El último párrafo del artículo que comentamos hace una adición que era necesaria, por el mayor desarrollo que han alcanzado en nuestro país las Compañías. Y el párrafo no necesita, por su claridad, explicación alguna.

El Tribunal Supremo ha declarado en su sentencia de 16 de Octubre de 1861, que lo consignado en el apartado primero de este artículo no es aplicable al caso en que habiendo un factor constituido por cláusulas generales, sea éste el que haya de poner su firma.

Art. 448. Los libradores no podrán negar á los tomadores de las letras la expedición de segundas y terceras y cuantas necesiten y les pidan de un mismo tenor, siempre que la petición se hiciera antes del vencimiento de las letras, salvo lo dispuesto en el art. 500, expresando en todas ellas que no se reputarán válidas sino en el caso de no haberse hecho el pago en virtud de la primera ó de otras de las expedidas anteriormente. (Art. 436, Cód. 1829; 66 y párr. 1º del 67, ley alemana; 277 y 278, Cód. italiano.)

El fundamento de la doctrina de este artículo, concordante con el 436 del Código anterior, no es otro que el de ocurrir á los perjuicios que podrían resultar de un extravío, y al de dar mayor facilidad al comercio.

Este artículo contiene una salvedad, respecto á la petición de las segundas y terceras letras, refiriéndose en esto al art. 500, que al tratar de las letras perdidas, dispone que la reclamación del ejemplar que haya de

sustituir á la letra perdida, deberá hacerse por el último tenedor á su cedente, y así sucesivamente, de uno á otro endosante hasta llegar al librador.

Art. 449. En defecto de ejemplares duplicados de la letra expedida por el librador, podrá cualquier tenedor dar al tomador una copia, expresando que la expide á falta del original que se trate de suplir.

En esta copia deberán insertarse literalmente todos los endosos que contenga el original. (*Art. 437, Cód. 1829; 70, ley alemana; 281, Cód. italiano.*)

Con ligeras variaciones de redacción, reproduce este artículo la doctrina del 437 del Código anterior, y sus fundamentos no son otros que los del artículo precedente, aplicado en éste á los libradores y primeros tomadores y en el que anotamos á un tenedor que pueda ser el primero ó posterior y á un nuevo tenedor.

Art. 450. Si la letra de cambio adoleciera de algún defecto ó falta de formalidad legal, se reputará pagaré á favor del tomador y á cargo del librador. (*Art. 438, Cód. 1829; párr. 1º, art. 7º, ley alemana; 112, Cód. francés; párr. 1º, art. 251, italiano.*)

Al comentar los Sres. La Serna y Reus el art. 438 del Código anterior, correspondiente al que anotamos, sostuvieron que estas letras, convertidas en pagarés, no eran endosables. Fundaban su opinión en las mismas razones manifestadas en la nota del art. 429 de dicho Código, artículo de que ya hemos hablado, y que se refería á la prohibición de girar letras pagaderas en el mismo pueblo de su fecha, y que las que se girasen en dicha forma se entenderían simples pagarés de parte del librador en favor del tomador.

Como la doctrina que sienta el artículo que anotamos respecto á la letra de cambio que adoleciera de algún defecto ó falta de formalidad legal, reputándola pagaré, es la misma que el Código anterior, en el artículo citado, establecía para las letras giradas á pagar en el mismo pueblo de su fecha, creemos que en este artículo que nos ocupa está en su lugar la opinión de aquellos comentaristas: que estas letras, convertidas en pagarés, no pueden endosarse; porque si la ley hubiera dicho solamente que

se reputarán pagarés, como están á la orden, serían endosables; pero añadiéndose en el artículo á favor del tomador y á cargo del librador, sólo aquél puede reclamar á éste su importe, pues de otra manera sería inútil el correctivo á que se hace acreedor el librador, girando una letra sin las formalidades legales.

Y á este propósito, conviene citar las disposiciones del art. 345 del Código penal, que preceptúa, que el particular que cometiera en documento público ó oficial, ó en letras de cambio ó otra clase de documentos mercantiles, alguna de las falsedades designadas en el artículo anterior, será castigado con las penas de presidio mayor y multa de 500 á 5.000 pesetas, y la del 330, que ordena, que cuando sea estimable el lucro que hubieren reportado ó se hubieren propuesto los reos de falsificación penados en este título (que es el de las falsedades), se les impondrá una multa del tanto al triplo del lucro, á no ser que el máximo de ella sea menor que el mínimo de las señaladas al delito, en cuyo caso se les aplicará ésta.

Así como el nuevo Código ha hecho en este título adiciones importantes, también ha hecho supresiones que estaban indicadas. Tales han sido, además de las ya citadas, la que se refería á la intervención de un Notario en la redacción de las letras de cambio, y á dar fe de la autenticidad de la firma del librador, intervención que no era obligatoria en el Código anterior, puesto que el artículo no decía que debía intervenir un Notario, sino que podía hacerlo, y cuya intervención era tan rara en la práctica, que el nuevo Código no ha creído conveniente consignar una disposición igual.

Otra supresión importante es la de la disposición que consignaba el art. 433 del Código derogado, según la cual, ni el librador ni el tomador de la letra tenían derecho á exigirse, después de entregada ésta, que se hiciera variación en la cantidad librada, el lugar del pago, la designación del pagador, ni otra circunstancia alguna, y sólo podrían tener lugar estas alteraciones de consentimiento de ambos, que era una conformidad con el Derecho común, según el que, constituida una obligación, no es lícito á una de las partes modificarla sin el consentimiento de la otra.

Y por último, se ha suprimido todo el art. 434 del antiguo Código, cuyas disposiciones, por la declaración del art. 1º de esta sección en el nuevo Código, de que la letra es siempre un acto mercantil, sin distinción de las personas que en ellas tomen parte, y por no existir hoy los Tribunales de comercio, no tienen aplicación.

SECCIÓN SEGUNDA

DE LOS TÉRMINOS Y VENCIMIENTO DE LAS LETRAS

Art. 451. Las letras de cambio podrán girarse al contado ó á plazo por uno de estos términos:

- 1º A la vista.
- 2º A uno ó más días, á uno ó más meses vista.
- 3º A uno ó más días, á uno ó más meses fecha.
- 4º A uno ó más usos.
- 5º A día fijo ó determinado.
- 6º A una feria. (*Art. 439, Cód. 1829; mín. 4º, art. 4º, ley alemana; 20, ley belga; 129, Cód. francés; 252, italiano.*)

Corresponde este artículo al 439 del Código de 1829, sin más diferencia que haber puesto el adverbio *más* en vez del *muchos*; refiriéndose á los días, meses y usos. El *uso* para el vencimiento de las letras lo especifica el art. 453. Se giran á *día fijo* cuando se señala el día del mes, como el 20 de Enero, y día determinado, cuando se indica el de un suceso, ó el de una festividad.

Art. 452. Cada uno de estos términos obligará al pago de las letras, á saber:

- 1º El de la vista, en el acto de su presentación.
- 2º El de días ó meses vista, el día en que se cumplan los señalados, contándolos desde el siguiente al de la aceptación, ó del protesto por falta de haberla aceptado.
- 3º El de días ó meses fecha y el de uno ó más usos, el día en que cumplan los señalados, contándose desde el inmediato al de la fecha del giro.
- 4º Las giradas á día fijo ó determinado, en el mismo.
- 5º Las giradas á una feria, el último día de ella. (*Arts. 440, 441 y 442, Cód. 1829; 30, 31, 32, 34 y 35, ley alemana; 21, 22, 23, 24*

y 25, belga; 150 y 151, Cód. francés; 283, 284, 285, 286 y 289, italiano.)

Este artículo ha agrupado diferentes disposiciones que se hallaban contenidas en artículos distintos del Código anterior, y todas ellas tienden á fijar desde cuándo empieza para el pagador de una letra la obligación de pagarla, puesto que la manera de girarlas para este efecto puede ser varia.

El número primero no ofrece duda alguna. Girada una letra á la vista, á su presentación debe pagarse.

El segundo número del artículo sanciona, con ligeras variaciones de forma, la doctrina consignada en el art. 441 del Código anterior, cual es que el término de las letras giradas á días ó meses vista, obliga al pago el día en que se cumplan los señalados, contándolos desde el siguiente al de la aceptación ó del protesto por falta de haberla aceptado.

Esta última disposición fué ya comentada por los Sres. La Serna y Reus, suponiendo que en ella habia una desigualdad; porque podía darse el caso de que un portador de dos letras giradas á igual número de días vista, pero á cargo de dos personas distintas, si el uno aceptaba y el otro no, sucedería que siendo en un todo iguales, el pago de la aceptada vencería antes que la protestada, porque el plazo de la una correría desde el siguiente á la aceptación, y el de la otra desde el siguiente al en que se sacase el protesto por falta de aceptación; resultando, por consiguiente, una diferencia en perjuicio del portador. Para evitar esta desigualdad, opinaban que parecía más justo que el plazo para el pago de una letra protestada principiara á correr desde el siguiente á la presentación, bien se aceptara ó no.

Pero el nuevo Código no ha sancionado esa doctrina, y aparece en él la misma que en el anterior.

En las letras giradas á días ó meses fecha, ó á uno ó más usos, de que habla el párrafo 3º, no se contará el del día del giro, pero sí el del vencimiento.

Ninguna duda ofrece el número 4º. Y en cuanto al 5º, ó sea el referente á las letras giradas á una feria, como ya hicieron notar los comentaristas, en el día son muy raras las letras extendidas en esa forma, por que las ferias han perdido en España su importancia, puesto que están en relación contraria con el desarrollo que el comercio va adquiriendo por los pueblos del interior. Pero si se girasen, para saber cuál es el día último de la feria, los Sres. La Serna y Reus opinaban que debía consultarse ó acudir á la Autoridad local, que es quien debe designarlo, si no estuviera fijado en la orden de concesión.

Art. 453. El uso de las letras giradas de plaza á plaza en lo interior de la Península é islas adyacentes, será el de sesenta días. (Párrafo 1º, art. 443, Cód. 1829; 132, francés.)

El de las letras giradas en el extranjero sobre cualquier plaza de España, será:

En las de Portugal, Francia, Inglaterra, Holanda y Alemania, sesenta días.

En las demás plazas, noventa días.

Este artículo ha hecho una reforma en su concordante 443 del Código de 1829, en cuanto á las plazas y las fechas para las letras giradas al uso.

El primer párrafo ha hecho la importante aclaración de incluir entre las plazas del interior de la Península las de las islas adyacentes, porque aun cuando el artículo del Código anterior decía de plaza á plaza en el interior del Reino, se dudaba si estaban comprendidas las islas adyacentes, como son las Baleares y Canarias.

Otra variación de este artículo es la de haber fijado para estas letras el término de sesenta días, en vez de dos meses que decía el Código anterior.

Más importante es la variación que hace con respecto á las letras giradas en el extranjero sobre cualquier plaza de España.

En primer lugar, incluye á Portugal, notable omisión del antiguo Código, que no hablaba de este Reino, y omisión que los Sres. La Serna y Reus explicaban por la poca costumbre de los portugueses de girar á uso, sino sólo á fecha ó vista. Aun cuando no sea general en el vecino reino girar á uso, creemos que la adición del nuevo Código está en su lugar y es conveniente.

Otra reforma importante es la que se refiere á las letras francesas. El antiguo Código señalaba para el uso de ellas treinta días; y ya los citados comentaristas hicieron notar, que al paso que las letras giradas de plaza á plaza en el interior de España era de dos meses, el de las letras giradas en Francia sobre una plaza española era sólo de treinta días, sin que pudiera darse explicación de esto. Con efecto, no había explicación de esta inconsecuencia; y para hacerla desaparecer, el nuevo Código señala para esas letras el mismo plazo que para las de Portugal, Inglaterra, Holanda y Alemania, que es el de sesenta días, ó sea el mismo que para las del interior del reino.

Como en el Código anterior, en el moderno queda Italia fuera del

grupo que forman Portugal, Francia, Inglaterra, Holanda y Alemania. Y si bien respecto á Portugal y Francia pudiera tener explicación por la mayor facilidad de las comunicaciones, no la tiene respecto á Inglaterra, Holanda y Alemania, donde las comunicaciones con España no son más rápidas que con Italia. Y habiéndose fijado menor término á Holanda, por ejemplo, no se explica que no se haya incluido á Bélgica, que tiene más rápidas comunicaciones con España.

Para las demás plazas que no sean las cinco citadas por el Código, éste señala el plazo de noventa días, habiendo desaparecido, en su consecuencia, la última disposición del artículo concordante del Código de 1829, que decía, que con respecto á las plazas que no se habían comprendido en el señalamiento, se graduaria el uso según la forma en que se contara en la plaza donde se giró la letra.

Por Real decreto de 28 de Enero de 1886 se ha mandado que el Código de Comercio rija en los territorios jurisdiccionales de Cuba y Puerto Rico con ligeras modificaciones.

Una de ellas se refiere al artículo que anotamos, que el citado Real decreto le sustituye en esta forma:

«El uso de las letras giradas de plaza á plaza en el interior de las islas de Cuba y Puerto Rico será el de sesenta días.

El de las letras giradas sobre Cuba y Puerto Rico desde las islas y costas del mar de las Antillas y Golfo de Méjico, y desde los Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y el Brasil, de sesenta días.

En las demás plazas, de noventa días.»

Art. 454. Los meses para el término de las letras se computarán de fecha á fecha.

Si en el mes del vencimiento no hubiere día equivalente al de la fecha en que la letra se expidió, se entenderá que vence el último día del mes. (Art. 444, Cód. 1829; núm. 2º, art. 32, ley alemana; párrafos 2º y 3º, art. 23, belga.)

Corresponde el primer párrafo de este artículo, con mejor redacción, al art. 444 del anterior Código. Pero el moderno ha puesto un segundo párrafo, que era de todo punto necesario, haciendo constar que si en el mes de su vencimiento no hubiere día equivalente al de la fecha en que la letra se expidió, se entenderá que vence el último día del mes; porque como los meses no tienen todos igual número de días, se daba el caso de que una letra girada el 30 de Enero á un mes fecha, ó el 31 á tres meses

fecha, no se supiera cuándo vencía, por no tener Febrero treinta días, ni Abril treinta y uno.

Art. 455. Todas las letras deberán satisfacerse el día de su vencimiento, antes de la puesta del sol, sin término de gracia ó cortesía.

Si fuere festivo el día del vencimiento, se pagará la letra en el precedente. (*Art. 447, Cód. 1829; 33, ley alemana; 25, belga; 135, Cód. francés; 289, y párr. 2º del 288, italiano.*)

Este artículo sanciona nuevamente la derogación de los términos de gracia y cortesía, como ya lo hizo el art. 447 del Código anterior.

El segundo párrafo, que es nuevo, viene á aclarar otra duda, referente á si el día en que vencían las letras era festivo, eran pagables en el mismo día, determinando claramente el párrafo, que si fuere festivo el día del vencimiento, se pagará la letra en el precedente, decidiendo, por tanto, la cuestión á favor del tenedor.

SECCIÓN TERCERA

DE LAS OBLIGACIONES DEL LIBRADOR.

Esta sección, con ligeras variaciones, es igual á la correspondiente del Código de 1829, y se fijan en ella las obligaciones del librador de una letra, factor tan importante en el contrato de cambio.

Art. 456. El librador estará obligado á hacer provisión de fondos oportunamente á la persona á cuyo cargo hubiere girado la letra, á no ser que hiciere el giro por cuenta de un tercero, en cuyo caso será de éste dicha obligación, salva siempre la responsabilidad directa del librador respecto al tomador ó tenedor de la letra, y la del tercero por cuenta de quien se hizo el giro, respecto al librador. (*Arts. 448 y 449, Cód. 1829; 4º, ley belga; 115, Código francés.*)

La doctrina de este artículo aparece ampliada con respecto á su concordante de los artículos 448 y 449 del Código anterior, salvando la respon-

sabilidad directa del tercero por cuenta de quien se hizo el giro respecto al librador, puesto que el Código anterior sólo hablaba de la del librador hacia el tenedor de la letra.

Los Sres. La Serna y Reus, comentando el art. 449 del antiguo Código, opinaban que para que el tercero por cuenta de quien estuviera girada la letra tuviera obligación de hacer la provisión de fondos, era preciso que lo hubiera prevenido así ó hubiese ratificado el libramiento, y que no precediendo estas circunstancias, la obligación de proveer de fondos recaía en el librador.

El Sr. Escriche, explicando asimismo este punto, dice que el tercero estará obligado á hacer la provisión de fondos, sólo en el caso de que él haya mandado librar la letra ó de que haya ratificado, porque su mandato ó ratificación le hacen verdaderamente librador; mas si el librador no ha recibido ningún mandato del tercero, por cuya cuenta ha girado la letra, ó si éste desaprueba la obligación, es claro que el librador debe quedar obligado á la provisión.

Creemos que, en efecto, esta doctrina tiene verdadero fundamento y aplicación al caso. Pero, como dice muy bien el último de los citados autores «cualquiera que sea el resultado de la obligación que el tercero tiene de hacer la provisión de fondos al que haya de pagar la letra, siempre el librador debe responder al tenedor de ella, aunque no tenga que hacerle el aceptante.»

Art. 457. Se considerará hecha la provisión de fondos, cuando al vencimiento de la letra, aquel contra quien se libró, sea deudor de una cantidad igual, ó mayor, al importe de ella, al librador ó al tercero por cuya cuenta se hizo el giro. (*Art. 450, Cód. 1829; 5º, ley belga; 116, Cód. francés.*)

Ya en el Código anterior fué objeto de dudas y comentarios esta doctrina, expuesta en su art. 450. El artículo habla en general del vencimiento de la letra, y los comentaristas hicieron notar que en las letras que no están giradas á la vista hay dos vencimientos, uno para la aceptación y otro para el pago. Según los Sres. La Serna y Reus, para fijar cuál de estos dos vencimientos es aplicable al artículo, hay que distinguir el caso en que la provisión se considere entre el librador y el pagador, de aquel en que se considere entre el librador y el tenedor de la letra. En el primer caso, la palabra *vencimiento* deberá entenderse del de la aceptación, porque nadie tiene obligación de aceptar sin fondos del que libra, pues que aceptando, queda obligado al pago, sin que pueda

alegar después excepción alguna. En el segundo caso, por *vencimiento* se ha de entender el del pago, puesto que hasta entonces el tenedor de la letra no tiene derecho á exigir su importe.

Respecto á que el pagador sea deudor al librador ó al tercero por cuya cuenta se hizo el giro, también distinguieron dos cuestiones. La primera, si para los efectos de este artículo debe considerarse como deudor el que no lo es de cantidad líquida; y resuelven la cuestión en el sentido negativo, porque no puede saberse, mientras la liquidación no se practique, si la cantidad debida será igual al importe de la letra. La segunda cuestión es, si deberá reputarse como deudor, para los efectos de este artículo, el que tenga en su poder fondos del librador en géneros ó en letras que se le hubieren remitido para el cobro y con el objeto de pagar con su importe; y en este caso, también se distingue cuando fueron transferidos al pagador los géneros ó efectos, porque entonces es verdadero deudor de su importe, y por lo tanto se considera que tiene fondos del librador ó del tercero. Pero si se le remitiéron en comisión, entonces hasta que realice fondos en metálico, con los mismos efectos ó letras, no debe ser considerado como deudor; porque como debe pagar en metálico el importe de la letra contra él girada, y no tiene obligación de recibir en pago otras letras ó efectos, no puede decirse que es deudor de metálico hasta que venda los géneros ó cobre ó negocie sus letras. Y esto, aun en el caso de que por su negligencia no haya realizado fondos en metálico, si bien entonces tendrá que responder de los daños y perjuicios que haya ocasionado á su comitente.

El Sr. Escriche, tratando de este mismo artículo, habla también de la compensación de deuda, esto es, del caso en que si bien el pagador debe una cantidad al librador ó tercero, éstos le deban á él otra igual, y en este caso no se consideraría hecha la provisión de fondos.

También trata este ilustrado tratadista del caso en que aquel en cuyo poder se ha hecho la provisión de fondos, se constituye en quiebra antes del vencimiento de la letra de cambio; y se pregunta, si en este caso cesa de existir esa provisión. Al efecto, combate la teoría de que la provisión de fondos, hecha en poder del pagador, pasa á ser propiedad de éste, y que, en su consecuencia, la provisión se encuentra aniquilada por la quiebra; opinando que si la provisión es propiedad del librador, y el girado, cuando la aplica al pago de la letra, no la emplea sino como mandatario, la quiebra, ó el hallarse el girado privado de la facultad de administrar sus bienes y despojado de la facultad de disponer de ellos, no deberá tomarse en consideración, y subsistirá su provisión, á pesar de la quiebra.

Presenta al efecto varios casos. Por ejemplo: si una casa de comercio libra á cargo de uno de sus corresponsales y le envía valores que le man-

da realizar para formar la provisión, y realizados, los guarda para pagar la letra, y antes que ésta se le presente para su aceptación cae en quiebra, es evidente que entonces no se ha formado entre el librador y él el contrato de cambio, y que no conserva sino á título de depósito la cantidad, y que cuando la entrega al portador de la letra, no paga sino como mandatario del librador, y la quiebra viene, en tal caso, á ser una circunstancia indiferente, porque jamás puede ser envuelto un depósito en el activo del depositario. Se hace la provisión de fondos de la manera que se acaba de decir, y el corresponsal ó pagador forma el contrato de cambio por medio de que el girado se haga dueño de la provisión, porque entre el librador y el aceptante no es otra cosa el contrato de cambio que un contrato de mandato, la provisión es también un depósito hecho al aceptante, y tampoco puede la quiebra extinguir la provisión. La provisión consiste en la cantidad debida por corresponsal á cuyo cargo está girada la letra, y aun cuando se alega, para fundar la extinción ó inexistencia de la provisión, que el librador no es más que un simple acreedor y que debe sufrir la misma suerte que los demás, esto sólo puede decirse si no hubiere aceptación; porque en este caso la cantidad debida habría quedado en su activo, no siendo más que una simple indicación de pago el destino que librándola le daba el acreedor. Pero desde que interviene la aceptación, antes de la quiebra, y aun antes de los diez días que la preceden, se supone que el deudor, accediendo á la intención de hacer salir de su activo la cantidad debida, que el acreedor ha expresado por el hecho de librar á su cargo, la ha puesto fuera realmente, y el concurso de las voluntades debe tener absolutamente el mismo efecto que si el acreedor se hubiere hecho entregar desde luego esta cantidad, y la hubiera devuelto en seguida al deudor de quien la había recibido; porque, de todos modos, no es otra cosa el deudor que un depositario de los fondos que han dejado de pertenecerle, y que conserva sólo para ejecutar el mandato de que se ha encargado al aceptar la letra, entendiéndose, sin embargo, que al tiempo de la aceptación era exigible, ó al menos que llegó á serlo antes de la quiebra, la deuda que constituía la provisión; porque si no era exigible sino posteriormente, la hubiera sorprendido la quiebra en el activo del quebrado, y la aceptación, dada por este último, no hubiera podido distraerla de su estado.

Art. 458. Los gastos que se causaren por no haber sido aceptada ó pagada la letra, serán á cargo del librador ó del tercero por cuya cuenta se libró, á menos que pruebe que había hecho oportu-

namente la provisión de fondos, ó que resultaba acreedor conforme al artículo anterior, ó que estaba expresamente autorizado para librar la cantidad de que dispuso.

En cualquiera de los tres casos, podrá exigir el librador, del obligado á la aceptación y al pago, la indemnización de los gastos que por esta causa hubiere reembolsado al tenedor de la letra. (Art. 451, Cód. 1829.)

Este artículo hace una pequeña adición aclaratoria á su concordante 451 del Código anterior; la de probar el librador que resultaba acreedor del pagador, puesto que el antiguo Código sólo hablaba de probar tener hecha la provisión, ó que estaba expresamente autorizado por la persona que había de aceptar ó pagar para librar la cantidad.

El que afirma un hecho, es el que tiene por regla general la obligación de probarlo en juicio; y como el librador, al girar la letra, da por supuesto ó afirma que está autorizado para ello, y dentro de los requisitos de la ley, él es el que debe probar este hecho, y probado, de aquí la justicia del final de este artículo, que autoriza al librador para que exija del que dejó de aceptar ó pagar la indemnización de los gastos que por esta causa hubiere reembolsado al tenedor de la letra, porque la indemnización debe recaer siempre sobre el culpable.

Art. 459. El librador responderá civilmente de las resultas de su letra á todas las personas que la vayan sucesivamente adquiriendo y cediendo.

Los efectos de esta responsabilidad se especifican en los artículos 456, 458 y en el siguiente. (Art. 452, Cód. 1829; 8º, ley alemana.)

El nuevo Código, con relación al anterior, y su art. 452, añade que el librador responderá *civilmente*. Para exigir esta responsabilidad hay que tener en cuenta los artículos 456 y 458 de que hemos hablado, y el último de esta sección, ó sea el 460, de que vamos á ocuparnos.

Art. 460. Cesará la responsabilidad del librador cuando el tenedor de la letra no la hubiere presentado ó hubiere omitido protestarla en tiempo y forma, siempre que pruebe que, al vencimien-

to de la letra, tenía hecha provisión de fondos para su pago, en los términos prescritos en los artículos 456 y 457.

Si no hiciere esta prueba, reembolsará la letra no pagada, aunque el protesto se hubiere sacado fuera de tiempo, mientras la letra no haya prescrito. Caso de hacer dicha prueba, pasará la responsabilidad del reembolso á aquel que aparezca en descubierto de él, en tanto que la letra no esté prescrita. (Arts. 453 y 454, Código 1829; 61, ley belga; 170, Cód. francés.)

Por el primer párrafo de este artículo, correspondiente al 453 del Código de 1829, se exime de responsabilidad al librador de una letra de cambio cuando el tenedor de ella no la hubiere presentado ó hubiere omitido protestarla en tiempo y forma; porque el tenedor debe imputarse á sí mismo en tal caso su negligencia si sufre perjuicio; pero la prueba de esa negligencia corresponde en cierto modo al librador, puesto que el artículo le exige, para quedar exento de esa responsabilidad, que pruebe que al vencimiento de la letra tenía hecha la provisión de fondos para su pago en los términos de que ya hemos hablado en los artículos 456 y 457.

Y la demostración de que la prueba corresponde al librador lo confirma el segundo párrafo del artículo, que constituía el art. 454 del anterior Código.

Y hasta tal punto es necesario al librador hacer la prueba de tener hecho en tiempo y forma la provisión de fondos, que si no prueba que la hizo, será de su obligación el reembolso de la letra no pagada, aunque el protesto se hubiera sacado fuera de tiempo, siempre que la letra no haya prescrito. Es decir, que cuando la ley se encuentra con dos faltas, ó mejor dicho, dos omisiones, una por parte del librador, no haciendo la provisión de fondos, y otra por la del tenedor, no sacando el protesto en tiempo, disculpa menos aquélla que ésta para los efectos del reembolso de la letra no pagada. Pero si el librador hace la prueba, entonces la responsabilidad del reembolso pasará á aquel que aparezca en descubierto de él, por supuesto siempre que la letra no esté prescrita.

Y al efecto de la prescripción, véase el título II del libro IV de este Código.

Acercas de las obligaciones del librador, el Tribunal Supremo ha declarado en sus sentencias de 3 de Febrero de 1866 y 5 de Mayo de 1873, que en las letras de cambio, aunque no sean mercantiles (hoy todas lo son) está obligado el librador á pagar al tenedor su importe, resaca y demás gastos, en su caso.

También ha declarado en su sentencia de 6 de Noviembre de 1866, que las letras reconocidas que contienen la cláusula de *valor recibido* de la persona á quien se facilitan, acreditan suficientemente la entrega de su importe por el único medio legal que suele usarse en toda clase de documentos.

SECCIÓN CUARTA

DEL ENDOSO DE LAS LETRAS

El nuevo Código ha alterado en orden esta sección, á nuestro entender, lógicamente, puesto que el endoso suele ser, por regla general, anterior á la presentación y aceptación de las letras.

El nuevo Código ha hecho en esta materia importantísimas reformas.

«De la propia suerte—dice el notable preámbulo que acompañó al proyecto—ha reflejado el proyecto el influjo de las ideas modernas, favorables á la transformación de las letras de cambio en instrumentos de crédito destinados á la circulación, como los títulos al portador, cuando se ocupa de la transmisión del dominio de aquellos documentos mediante el contrato llamado endoso.

»Desde luego, simplifica la fórmula, ya muy sencilla, de esta negociación, dispensando de consignar en ella la causa que la motiva, á cuyo efecto declara que el endoso en que no se exprese el valor, transmitirá la propiedad de la letra como si se hubiera escrito *valor recibido*, contra lo dispuesto en el Código vigente (el anterior) que en este punto se derogaba. Y si bien algunos, exagerando las ventajas de la sencillez en las fórmulas jurídicas, aspiraban á que se hiciera extensiva igual declaración á la omisión de la fecha del endoso, no ha sido posible satisfacer esta aspiración, por la necesidad de conocer en todo tiempo quién es el responsable de las consecuencias producidas por quedar las letras perjudicadas. Además, el proyecto propone otra innovación de mayor transcendencia, derogatoria del Código, pues de acuerdo con la práctica seguida en los principales Estados de Europa y de América, y no del todo desconocida entre nosotros, autoriza el endoso en blanco, que es el que se verifica sin designación de la persona á quien se transmite la letra, con sólo la firma del endosante y la fecha. La experiencia de aquellos países aleja todo temor respecto del éxito que pueda tener esta novedad entre nosotros, la cual, en sentir del Ministro que suscribe, lejos de ofrecer inconvenientes, traerá consigo incalculables ventajas para el comercio, pues permiti-

rá que las letras de cambio circulen, como los billetes de Banco, con gran economía de tiempo.»

Se entiende por *endoso*, la nota de cesión ó de comisión para cobrar que el portador de una letra pone á su respaldo; ó, como dicen otros, «la orden que el propietario ó tenedor de una letra de cambio, vale ó libranza extiende á la espalda de ella para que se pague su importe á la persona que designa.» Ni el Código anterior ni el que anotamos previene que se haga de este modo el endoso, pero así lo ha establecido la costumbre, y así lo prevenían ya las Ordenanzas de Bilbao, y también por la costumbre, cuando el reverso ó respaldo de una está lleno de endosos, se añade una tira de papel, que se reputa parte de la letra.

Art. 461. La propiedad de las letras de cambio se transferirá por endoso. (*Art. 466, Cód. 1829; párr. 1º, art. 9º, ley alemana; inciso 1º, párr. 1º, art. 26, ley belga; art. 136, Cód. francés; párrafo 1º, art. 256, italiano.*)

Los comentadores del Código anterior propusieron una duda con motivo del art. 446 del mismo, concordante con el que anotamos, que resolvió la Real orden de 28 de Marzo de 1840, y de la que el Código actual no se ocupa: la de si podrá el endosante tachar el endoso, y si en el supuesto que pudiera hacerlo, sufriría por ello algún perjuicio.

Desde luego la práctica ha autorizado tachar los endosos, y esto puede ser algunas veces necesario.

Para demostrar esta necesidad, los Sres. La Serna y Reus ponían un ejemplo: Un comerciante establecido en Madrid recibe una letra que ha de pagarse en Valencia, y la endosa á favor de una persona residente en esta plaza para que la cobre: si el endosatario ha fallecido ó está ausente, no le queda al endosante más medio que tachar el endoso, porque de otro modo él no puede cobrarla personalmente, ni endosarla de nuevo, dejando subsistente el endoso anterior, por no estar puesto á su favor el endoso último, ni aparecer como dueño de la letra. Estas y otras razones, fundadas siempre en ocurrir motivos para variar el nombre del endosatario, hicieron que los autores opinaran que el endosante pudiera variar el nombre del endosatario que puso antes de que la letra pasara á éste, porque en ningún caso hará daño á la letra el endoso borrado. Pero si el endoso se hubiere puesto en virtud de pacto entre el endosante y el endosatario, éste puede reclamar la indemnización de los perjuicios que se le hayan originado, pero sin derecho contra los que después hubiesen adquirido la letra. Caso igual al de la compraventa, cuando se ha vendi-

También ha declarado en su sentencia de 6 de Noviembre de 1866, que las letras reconocidas que contienen la cláusula de *valor recibido* de la persona á quien se facilitan, acreditan suficientemente la entrega de su importe por el único medio legal que suele usarse en toda clase de documentos.

SECCIÓN CUARTA

DEL ENDOSO DE LAS LETRAS

El nuevo Código ha alterado en orden esta sección, á nuestro entender, lógicamente, puesto que el endoso suele ser, por regla general, anterior á la presentación y aceptación de las letras.

El nuevo Código ha hecho en esta materia importantísimas reformas.

«De la propia suerte—dice el notable preámbulo que acompañó al proyecto—ha reflejado el proyecto el influjo de las ideas modernas, favorables á la transformación de las letras de cambio en instrumentos de crédito destinados á la circulación, como los títulos al portador, cuando se ocupa de la transmisión del dominio de aquellos documentos mediante el contrato llamado endoso.

»Desde luego, simplifica la fórmula, ya muy sencilla, de esta negociación, dispensando de consignar en ella la causa que la motiva, á cuyo efecto declara que el endoso en que no se exprese el valor, transmitirá la propiedad de la letra como si se hubiera escrito *valor recibido*, contra lo dispuesto en el Código vigente (el anterior) que en este punto se derogaba. Y si bien algunos, exagerando las ventajas de la sencillez en las fórmulas jurídicas, aspiraban á que se hiciera extensiva igual declaración á la omisión de la fecha del endoso, no ha sido posible satisfacer esta aspiración, por la necesidad de conocer en todo tiempo quién es el responsable de las consecuencias producidas por quedar las letras perjudicadas. Además, el proyecto propone otra innovación de mayor transcendencia, derogatoria del Código, pues de acuerdo con la práctica seguida en los principales Estados de Europa y de América, y no del todo desconocida entre nosotros, autoriza el endoso en blanco, que es el que se verifica sin designación de la persona á quien se transmite la letra, con sólo la firma del endosante y la fecha. La experiencia de aquellos países aleja todo temor respecto del éxito que pueda tener esta novedad entre nosotros, la cual, en sentir del Ministro que suscribe, lejos de ofrecer inconvenientes, traerá consigo incalculables ventajas para el comercio, pues permiti-

rá que las letras de cambio circulen, como los billetes de Banco, con gran economía de tiempo.»

Se entiende por *endoso*, la nota de cesión ó de comisión para cobrar que el portador de una letra pone á su respaldo; ó, como dicen otros, «la orden que el propietario ó tenedor de una letra de cambio, vale ó libranza extiende á la espalda de ella para que se pague su importe á la persona que designa.» Ni el Código anterior ni el que anotamos previene que se haga de este modo el endoso, pero así lo ha establecido la costumbre, y así lo prevenían ya las Ordenanzas de Bilbao, y también por la costumbre, cuando el reverso ó respaldo de una está lleno de endosos, se añade una tira de papel, que se reputa parte de la letra.

Art. 461. La propiedad de las letras de cambio se transferirá por endoso. (*Art. 466, Cód. 1829; párr. 1º, art. 9º, ley alemana; inciso 1º, párr. 1º, art. 26, ley belga; art. 136, Cód. francés; párrafo 1º, art. 256, italiano.*)

Los comentadores del Código anterior propusieron una duda con motivo del art. 446 del mismo, concordante con el que anotamos, que resolvió la Real orden de 28 de Marzo de 1840, y de la que el Código actual no se ocupa: la de si podrá el endosante tachar el endoso, y si en el supuesto que pudiera hacerlo, sufriría por ello algún perjuicio.

Desde luego la práctica ha autorizado tachar los endosos, y esto puede ser algunas veces necesario.

Para demostrar esta necesidad, los Sres. La Serna y Reus ponían un ejemplo: Un comerciante establecido en Madrid recibe una letra que ha de pagarse en Valencia, y la endosa á favor de una persona residente en esta plaza para que la cobre: si el endosatario ha fallecido ó está ausente, no le queda al endosante más medio que tachar el endoso, porque de otro modo él no puede cobrarla personalmente, ni endosarla de nuevo, dejando subsistente el endoso anterior, por no estar puesto á su favor el endoso último, ni aparecer como dueño de la letra. Estas y otras razones, fundadas siempre en ocurrir motivos para variar el nombre del endosatario, hicieron que los autores opinaran que el endosante pudiera variar el nombre del endosatario que puso antes de que la letra pasara á éste, porque en ningún caso hará daño á la letra el endoso borrado. Pero si el endoso se hubiere puesto en virtud de pacto entre el endosante y el endosatario, éste puede reclamar la indemnización de los perjuicios que se le hayan originado, pero sin derecho contra los que después hubiesen adquirido la letra. Caso igual al de la compraventa, cuando se ha vendi-

do á dos una misma cosa, que aquel á quien se la entregó adquiriera el dominio, y el que no la ha recibido, aunque sea el primer comprador, no puede reclamarla y si sólo obtener la reparación de los perjuicios.

Esta doctrina no se entiende con los endosos puestos en las letras y libranzas de las dependencias del Estado, porque la Real orden de 28 de Marzo de 1840, para evitar fraudes y para que siempre consten las cantidades que se satisfacen á cuenta de las libranzas expedidas por las citadas dependencias, prohíbe que se tachen los endosos; que no se admitan las libranzas que tengan tachadura; que no se pongan en ellas los decretos para pagos á buena cuenta, etc

Otra cuestión se propuso sobre los endosos, relativa á si pueden hacerse por medio de un papel ó documento separado. Los autores opinaron que el endoso debía escribirse precisamente al dorso de la letra, porque esta es la idea que expresaba la palabra endoso; y que si bien la ley no prohíbe al portador de una letra el hacer su traspaso por escritura pública ó privada, éstas no tendrán los privilegios de la cesión hecha por endoso.

El silencio del nuevo Código sobre estos puntos, parece conformarse con esta opinión general de los tratadistas.

El Tribunal Supremo ha declarado en sentencia de 5 de Diciembre de 1880, «que no se infringen los efectos del endoso y la forma en que deben extenderse, si resulta que la sentencia declara la legitimidad del hecho á favor del pagador, y reconoce, en su consecuencia, la propiedad de las letras.»

Art. 462. El endoso deberá contener:

1º El nombre y apellido, razón social ó título de la persona ó Compañía á quien se transmite la letra.

2º El concepto en que el cedente se declara reintegrado por el tomador, según se expresa en el núm. 5º del art. 444.

3º El nombre y apellido, razón social ó título de la persona de quien se recibe ó á cuenta de quien se carga, si no fuere la misma á quien se traspasa la letra.

4º La fecha en que se hace.

5º La firma del endosante ó de la persona legitimamente autorizada que firme por él, lo cual se expresará en la antefirma. (Art. 467,

Cód. 1829; 137, francés.)

Las razones que hay para exigir en el endoso cada una de estas for-

malidades, son las mismas que las que se han hecho prescribir para el cuerpo mismo de la letra de cambio; porque como el endoso entre el endosante y la persona á cuyo favor se hace es un contrato semejante al que se forma entre el librador y el tomador de la letra, claro es que ha de estar sujeto á las mismas formalidades que ésta.

Si no se consignara en el endoso el nombre, apellido, razón social ó título de la persona ó Compañía á quien se transmite la letra, no se sabría á quién correspondía la propiedad de ella. Es necesario que se consigne el concepto en que el cedente se declara reintegrado por el tomador, para que se sepa si se transfiere la propiedad de la letra, ó es una simple comisión de cobranza. Igualmente es necesario que se consigne el nombre y apellido, razón social, etc., de quien se recibe ó por cuenta de quien se carga, para saber quién era antes el propietario de la letra, cesando esta necesidad si la persona á quien se traspasa la letra es la misma de quien se recibe. La fecha es necesaria para saber si á la sazón el endosante podía enajenar, y la firma del endosante ó de persona autorizada para acreditar su intervención en el contrato, no siendo preciso que el endoso esté escrito por el endosante ó el que le represente, sino que basta que la firma sea suya.

Art. 463. Si se omitiere la expresión de la fecha en el endoso, no se transferirá la propiedad de la letra, y se entenderá como una simple comisión de cobranza. (Art. 468, *Cód. 1829; 138, francés.*)

Se refiere este artículo solamente á la falta de expresión de la fecha en el endoso, al paso que el Código antiguo por su art. 468, su concordante, incluía también la fecha de la expresión del valor, no haciéndolo el moderno Código, por la reforma introducida en su art. 444, respecto al valor. A pesar de que este artículo considera el endoso, faltando la fecha, como una simple comisión de cobranza, los autores creen que si el endoso fuese á la orden, no sólo se entenderá facultado el endosatario para cobrar, sino también para enajenar la letra por medio de otro endoso, negociándola. Pero esto se entendía de la omisión del valor de la letra, cuya omisión no está comprendida en este artículo.

En cuanto á la omisión de la fecha en el endoso, ya hemos dicho que es necesaria para saber si al ponerla el endosante podía disponer de ella y enajenarla. Y aun añadiremos, que su omisión pudiera ser fraudulenta, especialmente en caso de quiebra, porque el quebrado podría dejar de datar el endoso para que no pudiera conocerse que lo había hecho después de su quiebra, y cuando ya estaba privado de la administración de sus

bienes. En su consecuencia, como la letra continúa perteneciendo al endosante, pueden los acreedores de éste hacer embargar después del endoso la cantidad de la letra en manos de la persona á cuyo cargo está librada, sin que pueda oponerse el portador á cuyo favor se hizo el endoso; y si la persona á cuyo cargo está girada la letra fuese acreedora del endosante, podrá oponer al portador la compensación de lo que aquél le estuviera debiendo; que como el endoso en este caso es un verdadero mandato, el sujeto á cuyo favor se hizo tiene la calidad de mandatario, y como tal queda obligado con el endosante á presentar la letra para su aceptación, si ya no estuviese aceptada, á cuidar de exigir el pago al tiempo del vencimiento, y á tener el importe á su disposición, como igualmente á hacer los protestos y demás diligencias que á falta de aceptación ó de pago se requieren para asegurar los intereses del endosante dueño de la letra; y el endosante, por su parte, debe indemnizarle de todos los gastos hechos en el desempeño de la comisión.

El Tribunal Supremo, en su sentencia de 10 de Julio de 1878, ha declarado «que ambos artículos (el que anotamos y el anterior) se refieren á los endosos de las letras de cambio, y no son aplicables á las que se estampan en cualquier otra clase de documentos de crédito.»

Art. 464. Si se pusiere en el endoso una fecha anterior al día en que realmente se hubiere hecho, el endosante será responsable de los daños que por ello se sigan á un tercero, sin perjuicio de la pena en que incurra por el delito de falsedad, si se hubiere obrado maliciosamente. (*Art. 470, Cód. 1829; 29, ley belga; 139, Código francés.*)

A las razones generales, dicen los Sres. La Serna y Reus, que hay para castigar la falsedad, se agregan los grandes perjuicios que de ellas pueden originarse, en el caso á que se refiere este artículo, si ocurre una quiebra; porque como, según ordenaba el art. 500 (493 del actual), son válidos los pagos anticipados que se hagan de letras no vencidas, á no sobrevenir la quiebra del pagador en los quince días inmediatos al pago hecho con anticipación, la anteposición de la fecha podrá hacer con frecuencia que no se lleven á la masa cantidades que, á no haberse alterado, deberían ingresar en ella.

El artículo que anotamos señala dos responsabilidades, por la alteración ó anteposición de la fecha, que se refieren á los dos casos en que puede hacerse. Si la fecha se antepone por inadvertencia, debe el que la antepuso responder de los daños que por su falta se siguieren al tercero; si se ante-

pone con malicia, además de la misma responsabilidad, incurre en la pena de falsedad, comprendida en el art. 345 del Código penal, que la castiga con las penas de presidio mayor y multa de 500 á 5 000 pesetas. El acreedor que quiera atacar el endoso, es quien ha de probar la antedata, con instrumentos ó testigos.

Art. 465. Los endosos firmados en blanco, y aquellos en que no se exprese el valor, transferirán la propiedad de la letra y producirán el mismo efecto que si en ellos se hubiere escrito «valor recibido». (*Art. 12, ley alemana; párr. 3º, art. 27, belga; inciso 2º, artículo 258, Cód. italiano.*)

La disposición del artículo que anotamos es diametralmente opuesta á la de su concordante del Código anterior, 471, puesto que permite lo que éste prohibía, así como ha desaparecido la disposición del art. 469 del antiguo Código, que decía que era nulo el endoso cuando no se designase la persona cierta á quien se cedía la letra; porque como los autores de aquel Código no concedían á la letra de cambio más carácter que el de un documento de giro, de aquí la necesidad de designar la persona cierta á quien se cedía la letra. Pero como hoy el legislador ha declarado que la letra de cambio es un documento de cambio y de crédito á la vez, de aquí que no tenga efecto aquella nulidad.

Consecuente el nuevo Código con la doctrina sentada en el preámbulo que le precedió, sanciona en el artículo que anotamos la facultad de hacer endosos en blanco, por las razones expuestas en dicho preámbulo y de que hemos hecho mérito.

El artículo que anotamos resuelve también, en sentido contrario al del Código anterior, lo referente á los endosos en que no se exprese el valor.

El Código antiguo (art. 468) decía que tales endosos no transferían la propiedad de su letra, y se entendían una simple comisión de cobranza; el artículo que anotamos declara que esos endosos, como los firmados en blanco, transferirán la propiedad de la letra y producirán el mismo efecto que si en ellos se hubiera escrito «valor recibido».

En el preámbulo se da también la razón de esta reforma, que no es otra que favorecer la transformación de las letras de cambio en instrumentos de crédito destinados á la circulación.

Art. 466. No podrán endosarse las letras no expedidas á la orden, ni las vencidas y perjudicadas.

Será lícita la transmisión de su propiedad por los medios reconocidos en el derecho común; y si, no obstante, se hiciere el endoso, no tendrá éste otra fuerza que la de una simple cesión. (*Párr. 2º, art. 9º, ley alemana; art. 259, Cód. italiano.*)

El Código anterior sólo hablaba, en su art. 474, de *letras perjudicadas*, que son aquellas que, ó no han sido presentadas al cobro en el día del vencimiento, ó que habiendo sido presentadas, no se ha sacado el protesto por falta de pago. El actual, incluye en la prohibición las letras no expedidas á su orden y las vencidas; y la prohibición de estos endosos no necesita de comentarios, porque las condiciones especiales en que quedan esas letras las pone fuera de la circulación con el carácter que debían tener. Pero como esas letras, aunque perjudicadas, vencidas ó no expedidas á la orden, pudieran tener aún valor, el artículo autoriza la transmisión de su propiedad por los medios reconocidos en el derecho común; y si, no obstante, se hiciere el endoso, no tendrá éste otra fuerza que la de una simple cesión.

Art. 467. El endoso producirá en todos y en cada uno de los endosantes la responsabilidad al afianzamiento del valor de la letra, en defecto de ser aceptada, y á su reembolso, con los gastos de protesto y recambio, si no fuere pagada á su vencimiento, con tal que las diligencias de presentación y protesto se hayan practicado en el tiempo y forma prescritos en este Código.

Esta responsabilidad cesará por parte del endosante que, al tiempo de transmitir la letra, haya puesto la cláusula de «sin mi responsabilidad».

En este caso, el endosante sólo responderá de la identidad de la persona cedente ó del derecho con que hace la cesión ó endoso. (*Art. 473, Cód. 1829; 14 y 15, ley alemana; 140 y 169, Código francés.*)

Por los últimos párrafos de este artículo se han hecho adiciones aclaratorias de importancia al 473, su concordante, del Código anterior.

Todos los endosantes contraen, por el hecho del endoso, la obligación de hacer pagar al tenedor de la letra de cambio, en el lugar y tiempo que en ésta se designa, constituyéndose, como el librador y el aceptante, en deudores solidarios; y en caso de faltar la aceptación de la letra, podrá

el tenedor, en defecto de pago de ella, dirigir su acción contra aquel de los endosantes que más le convenga, pues ninguna distinción hace el artículo entre los endosantes que lo son por transferencia de la propiedad de la letra, y los que se reputan sólo comisionados para cobrar, como contra el aceptante y el librador, sin que el demandado pueda oponer el beneficio de división, así como cada endosante goza igualmente del mismo derecho en el caso de haber hecho el reembolso de la letra contra los endosantes que le precedan, y contra el librador y el aceptante; porque con respecto á ellos tiene el lugar del tenedor, así como tiene el del librador con respecto á los endosantes que le siguen y al tenedor actual.

Pero téngase en cuenta que para que el endosante sea responsable y esté obligado al reembolso del importe de la letra con los gastos de protesto y de recambio, es preciso que las diligencias de protesto se hayan evacuado en el tiempo y forma prescritos en este artículo, pues así lo tiene declarado el Tribunal Supremo en su sentencia de 13 de Diciembre de 1880; y en la de 3 de Febrero de 1873 establece como doctrina que el endosante que pagó el importe de la letra con los aumentos consiguientes por haber sido protestada, tiene derecho á reclamar el correspondiente reembolso de los endosantes que le hayan precedido ó del librador, sin sujeción á los pactos reservados que aquéllos puedan haber hecho.

Pero como la ley no puede obligar á nadie á más de lo que él quiso obligarse, de aquí que en el segundo párrafo del artículo que anotamos se disponga que esa responsabilidad cesará por parte del endosante que, al tiempo de transmitir la letra, haya puesto la cláusula *sin mi responsabilidad*; y en este caso, el endosante sólo responderá de la identidad de la persona cedente ó del derecho con que hace la cesión ó endoso, á fin de que el nuevo tenedor pueda dirigirse, en su caso, contra ella, reclamando el derecho que tenía el endosante, puesto que al tomar la letra sabe que no puede ir contra éste.

Art. 468. El comisionista de letras de cambio ó pagarés endosables se constituye garante de los que adquiera ó negocie por cuenta ajena, si en ellos pusiere su endoso, y sólo podrá excusarse fundadamente de ponerlo, cuando haya precedido pacto expreso dispensándole el comitente de esta responsabilidad. En este caso, el comisionista podrá extender el endoso á la orden del comitente, con la cláusula de «sin mi responsabilidad».

Este artículo es nuevo con relación al antiguo Código, y viene á establecer una doctrina que estaba en práctica.

Indudablemente, el comisionista de letras de cambio ó pagarés endosables se constituye garante de los que adquiere ó negocie por cuenta ajena, si en ellos pusiere su endoso, que es necesario. Pero como pudiera existir pacto expreso con el comitente, dispensándole éste de esa responsabilidad, en tal caso el comisionista podrá extender el endoso á la orden del comitente, con la cláusula de *sin mi responsabilidad*, pues de otro modo, podrían aparecer engañados los que, fiados en la responsabilidad del comisionista y en la garantía que les daba su crédito para ser reembolsados, fueron sucesivamente adquiriendo la letra. Es decir, que si el comisionista pone sencillamente el endoso, responderá ó se constituirá garante de las letras ó pagarés que adquiere ó negocie, aun cuando tenga hecho pacto con su comitente dispensándole de esta responsabilidad; y que si existe ese pacto y quiere aprovecharse de él, debe poner el endoso á la orden del comitente, con la cláusula de *sin mi responsabilidad*.

SECCIÓN QUINTA

DE LA PRESENTACIÓN DE LAS LETRAS Y DE SU ACEPTACIÓN

Esta sección ha sido no sólo alterada en su orden cronológico, y con relación al Código anterior, sino que se ha refundido en una la cuarta del mismo, que trataba de la aceptación y sus efectos, y la sexta de la presentación de las letras y efectos de la omisión del tenedor.

Al tratar de la presentación de las letras á la aceptación—dice el preámbulo ó exposición de motivos—el proyecto se aparta en muchos puntos importantes de la doctrina vigente, que anula casi por completo la iniciativa individual, en materia que debe quedar bajo su exclusivo imperio. Y con efecto, en los artículos en que están consignadas esas reformas veremos hasta qué punto algunas son radicales, y cuánto pueden contribuir á que la letra adquiere gran importancia, y por consecuencia, mayor desarrollo el comercio.

En cuanto á la *aceptación*, se entiende por tal, para los efectos mercantiles, la declaración hecha en la forma que el Código previene, firmada por el pagador ó por quien lo represente, en virtud de la cual se obliga á pagar al tenedor la cantidad á que se refiere la misma aceptación. Es la garantía que forma uno de los caracteres de la letra de cambio, y es todavía una formalidad indispensable en ciertas letras, como veremos después, en la que están interesados tanto el librador como el tenedor de la letra; el primero, por no exponerse á las consecuencias que le originaría la falta

de aceptación, y el segundo, por tener esta garantía y ver desaparecer el temor de un entorpecimiento que pudiera oponerse á sus cálculos y negociaciones.

Art. 469. Las letras que no fueren presentadas á la aceptación ó al pago dentro del término señalado, quedarán perjudicadas, así como también si no se protestaren oportunamente. (*Art. 489, Código 1829.*)

La presentación de las letras de cambio al que ha de pagarlas, es una de las obligaciones del tenedor ó portador de la letra. Esta presentación puede ser doble, ó sean dos presentaciones; una para la aceptación, si la letra no está girada á la vista, y otra para el pago de esas mismas letras ó de las giradas á la vista.

Habiendo dicho ya el Código en artículos anteriores lo que es una letra perjudicada, el artículo que anotamos, primero de la sección, impone la sanción penal, digámoslo así, á los morosos que no presenten las letras de que sean portadores á la aceptación y pago en unas, y simplemente al pago en otras, determinando claramente que esta morosidad produce el efecto de que la letra quede perjudicada, así como si no se presentasen oportunamente, ya por falta de aceptación ó por falta de pago. Los artículos siguientes determinan los plazos para esas operaciones.

Art. 470. Las letras giradas en la Península é islas Baleares sobre cualquier punto de ellas, á la vista ó á un plazo contado desde la vista, deberán ser presentadas al cobro ó á la aceptación dentro de los cuarenta días de su fecha. (*Art. 480, Cód. 1829; 160, francés.*)

Podrá, sin embargo, el que gire una letra á la vista ó á un plazo contado desde la vista, fijar término dentro del cual debe hacerse la presentación; y en este caso, el tenedor de la letra estará obligado á presentarla dentro del plazo fijado por el librador.

Por el antiguo Código se exigía de una manera absoluta que todas las letras se presentasen á la aceptación. El nuevo Código mantiene solamente esta necesidad para las giradas en la Península é islas Baleares sobre cualquier punto de ellas, á la vista ó á un plazo desde la vista; y aun respecto de éstas, autoriza á los libradores para señalar el término dentro del

Indudablemente, el comisionista de letras de cambio ó pagarés endosables se constituye garante de los que adquiere ó negocie por cuenta ajena, si en ellos pusiere su endoso, que es necesario. Pero como pudiera existir pacto expreso con el comitente, dispensándole éste de esa responsabilidad, en tal caso el comisionista podrá extender el endoso á la orden del comitente, con la cláusula de *sin mi responsabilidad*, pues de otro modo, podrían aparecer engañados los que, fiados en la responsabilidad del comisionista y en la garantía que les daba su crédito para ser reembolsados, fueron sucesivamente adquiriendo la letra. Es decir, que si el comisionista pone sencillamente el endoso, responderá ó se constituirá garante de las letras ó pagarés que adquiere ó negocie, aun cuando tenga hecho pacto con su comitente dispensándole de esta responsabilidad; y que si existe ese pacto y quiere aprovecharse de él, debe poner el endoso á la orden del comitente, con la cláusula de *sin mi responsabilidad*.

SECCIÓN QUINTA

DE LA PRESENTACIÓN DE LAS LETRAS Y DE SU ACEPTACIÓN

Esta sección ha sido no sólo alterada en su orden cronológico, y con relación al Código anterior, sino que se ha refundido en una la cuarta del mismo, que trataba de la aceptación y sus efectos, y la sexta de la presentación de las letras y efectos de la omisión del tenedor.

Al tratar de la presentación de las letras á la aceptación—dice el preámbulo ó exposición de motivos—el proyecto se aparta en muchos puntos importantes de la doctrina vigente, que anula casi por completo la iniciativa individual, en materia que debe quedar bajo su exclusivo imperio. Y con efecto, en los artículos en que están consignadas esas reformas veremos hasta qué punto algunas son radicales, y cuánto pueden contribuir á que la letra adquiere gran importancia, y por consecuencia, mayor desarrollo el comercio.

En cuanto á la *aceptación*, se entiende por tal, para los efectos mercantiles, la declaración hecha en la forma que el Código previene, firmada por el pagador ó por quien lo represente, en virtud de la cual se obliga á pagar al tenedor la cantidad á que se refiere la misma aceptación. Es la garantía que forma uno de los caracteres de la letra de cambio, y es todavía una formalidad indispensable en ciertas letras, como veremos después, en la que están interesados tanto el librador como el tenedor de la letra; el primero, por no exponerse á las consecuencias que le originaría la falta

de aceptación, y el segundo, por tener esta garantía y ver desaparecer el temor de un entorpecimiento que pudiera oponerse á sus cálculos y negociaciones.

Art. 469. Las letras que no fueren presentadas á la aceptación ó al pago dentro del término señalado, quedarán perjudicadas, así como también si no se protestaren oportunamente. (*Art. 489, Código 1829.*)

La presentación de las letras de cambio al que ha de pagarlas, es una de las obligaciones del tenedor ó portador de la letra. Esta presentación puede ser doble, ó sean dos presentaciones; una para la aceptación, si la letra no está girada á la vista, y otra para el pago de esas mismas letras ó de las giradas á la vista.

Habiendo dicho ya el Código en artículos anteriores lo que es una letra perjudicada, el artículo que anotamos, primero de la sección, impone la sanción penal, digámoslo así, á los morosos que no presenten las letras de que sean portadores á la aceptación y pago en unas, y simplemente al pago en otras, determinando claramente que esta morosidad produce el efecto de que la letra quede perjudicada, así como si no se presentasen oportunamente, ya por falta de aceptación ó por falta de pago. Los artículos siguientes determinan los plazos para esas operaciones.

Art. 470. Las letras giradas en la Península é islas Baleares sobre cualquier punto de ellas, á la vista ó á un plazo contado desde la vista, deberán ser presentadas al cobro ó á la aceptación dentro de los cuarenta días de su fecha. (*Art. 480, Cód. 1829; 160, francés.*)

Podrá, sin embargo, el que gire una letra á la vista ó á un plazo contado desde la vista, fijar término dentro del cual debe hacerse la presentación; y en este caso, el tenedor de la letra estará obligado á presentarla dentro del plazo fijado por el librador.

Por el antiguo Código se exigía de una manera absoluta que todas las letras se presentasen á la aceptación. El nuevo Código mantiene solamente esta necesidad para las giradas en la Península é islas Baleares sobre cualquier punto de ellas, á la vista ó á un plazo desde la vista; y aun respecto de éstas, autoriza á los libradores para señalar el término dentro del

cual debe efectuarse la presentación, ampliando ó restringiendo el establecido como obligatorio en el Código.

De esta mayor libertad que obtiene el librador, ningún perjuicio—según el preámbulo—puede seguirse á terceras personas; y lejos de ser inútil, como se ha supuesto, está llamado á favorecer las negociaciones mercantiles, dejando expedita la acción de los particulares.

En efecto, nadie más interesados que los que intervienen en las letras de cambio, en que éstas cumplan de la mejor manera posible los fines á que están destinadas; y cumpliendo esos interesados con las prescripciones reglamentarias y formulistas de la ley, no vemos inconveniente en que se les permita mayor amplitud en cuanto á imponerse y aceptar mutuamente condiciones que puedan favorecerles, sin perjudicar á terceras personas.

Consecuente este artículo con el anterior, empieza por fijar el término dentro del cual han de presentarse al cobro ó la aceptación, según que estén giradas á la vista ó á un plazo contado desde la vista, las letras giradas en la Península é islas Baleares, señalando al efecto el de cuarenta días, término igual al que fijaba el antiguo Código; y consecuente asimismo con la doctrina expuesta en el preámbulo, por su segundo párrafo autoriza al que gira una letra para fijar término, durante el cual debe hacerse la presentación, obligando en este caso al tenedor á presentarla dentro del plazo fijado. Creemos que ninguno de los dos párrafos del artículo puede dar lugar á dudas.

El Tribunal Supremo ha declarado que los artículos 480 y 490 del Código antiguo (470 y 483 del actual) no señalan ni reconocen otro motivo para que una letra de cambio se tenga por perjudicada, que el de no presentarse á su cobro el día del vencimiento, y á falta de pago, protestarla en el siguiente.

Art. 471. Las letras giradas entre la Península é islas Canarias se presentarán, en los casos á que aluden los dos artículos anteriores, dentro del término de tres meses.

Art. 472. Las letras giradas entre la Península y las Antillas españolas ú otros puntos de Ultramar que estuvieren más acá de los cabos de Hornos y Buena Esperanza, cualquiera que sea la forma del plazo designado en su giro, se presentarán al pago ó á la aceptación, cuando más, dentro de seis meses.

En cuanto á las plazas de Ultramar que estén más allá de aquellos cabos, el término será de un año. (*Art. 483, Cód. 1829; 160, francés.*)

Estos dos artículos no hacen otra cosa que fijar los plazos para la presentación de las letras entre la Península é islas Canarias y entre la Península y las Antillas españolas ú otros puntos de Ultramar más acá ó más allá de los cabos Hornos y Buena Esperanza, fijando al efecto, para las primeras, el plazo de tres meses, para las segundas el de seis cuando más, y para las últimas el de un año.

El Sr. Tapia, y con él los autores, han convenido en que bajo la palabra *Península* se entienden comprendidas las islas Baleares y las posesiones españolas de Africa en el Mediterráneo.

Art. 473. Los que remitieren letras á Ultramar, deberán enviar, por lo menos, segundos ejemplares en buques distintos de los en que fueron las primeras; y si probaren que los buques conductores habían experimentado accidente de mar que entorpeció su viaje, no entrará en el cómputo del plazo legal el tiempo transcurrido hasta la fecha en que se supo aquel accidente en la plaza donde residiere el remitente de las letras.

El mismo efecto producirá la pérdida real ó presunta de los buques. (*Art. 484, Cód. 1829.*)

En los accidentes ocurridos en tierra y notoriamente conocidos, se observará igual regla en cuanto al cómputo del plazo legal.

La misma disposición de seguridad contenía el art. 484 del Código anterior, y al trasladarlo al moderno en este artículo, ha dado iguales efectos á los accidentes ocurridos en tierra que á los de mar, que sólo reconocía el antiguo derecho para el cómputo de los términos de las letras; aun cuando por disposiciones posteriores y para casos determinados se había dado esos efectos á los accidentes ocurridos en tierra.

El artículo no dice, ni podía decir, respecto á estos accidentes terrestres, cuáles se han de tener por tales; pero estamos conformes con los Sres. La Serna y Reus en que cuando no le es posible al portador sacar en tiempo el protesto por una fuerza mayor, está en su derecho verificándolo cuando cesa el impedimento.

Art. 474. Las letras giradas á la vista ó á un plazo contado desde la vista, en países extranjeros, sobre plazas del territorio de España, se presentarán al cobro ó á la aceptación dentro de los cuarenta días siguientes á su introducción en el Reino; y las gira-

das á fecha, en los plazos en ellas contenidos. (Art. 485, Cód. 1829.)

Art. 475. Las letras giradas en territorio español sobre países extranjeros, se presentarán con arreglo á la legislación vigente en la plaza donde hubieren de ser pagadas. (Art. 486, Cód. 1829.)

Art. 476. Los tenedores de las letras giradas á un plazo contado desde la fecha, no necesitarán presentarlas á la aceptación.

El tenedor de la letra podrá, si lo cree conveniente á sus intereses, presentarla al librado antes del vencimiento; y en tal caso, éste la aceptará, ó expresará los motivos por que rehusa el hacerlo.

Todas las demás letras de que no se habla en los artículos anteriores al último que anotamos, ó sean, según este artículo, las giradas á plazo contado desde la fecha ó día fijo, no necesitan presentarse á su aceptación, porque ésta puede hacerse hasta su vencimiento; y aun las mismas para las que se fija un término de presentación en los mencionados artículos, pueden presentarse fuera de él, mientras no hayan vencido; si bien en este caso el tenedor de la letra debe atenerse á lo que dispone el art. 482. Pero el tenedor de una letra de las no presentables podrá, si lo cree conveniente á sus intereses, presentarla al librado antes del vencimiento, y en tal caso, éste la aceptará ó expresará los motivos por que rehusa hacerlo.

El preámbulo ó exposición de motivos explica esta innovación, por el intento de favorecer las negociaciones mercantiles, dejando expedita la acción de los particulares, comprendiendo que por costumbre general del comercio, y por natural conveniencia, los tenedores de las letras á largo plazo exigen esta aceptación.

Art. 477. Presentada una letra á la aceptación dentro de los plazos marcados en los artículos anteriores, deberá el librado aceptarla por medio de las palabras «*cepto*» ó «*ceptamos*», estampando la fecha, ó manifestar al portador los motivos que tuviere para negar la aceptación.

Si la letra estuviere girada á la vista ó á un plazo contado desde ésta, y el librado dejare de poner la fecha de la aceptación, correrá el plazo desde el día en que el tenedor pudo presentar la letra sin atraso del correo; y si, hecho el cómputo de este modo,

resultare vencido el plazo, será cobrable la letra el día inmediato siguiente al de la presentación. (Arts. 455, 456 y 457, Cód. 1829; 21, ley alemana; 12, belga; 122, Cód. francés.)

Ya hemos dicho lo que se entiende por aceptación de la letra.

Este artículo fija el término y la forma en que ha de hacerse, y las consecuencias que de ello se deducen.

Respecto á la fórmula *cepto* ó *ceptamos*, el Código de 1829 decía en su art. 456, que la aceptación debía concebirse necesariamente con esa forma, y que puesta en otros términos, era ineficaz en juicio. El Código actual, por el primer párrafo del artículo que anotamos, dice sencillamente que deberá el librador aceptar la letra por medio de esas palabras.

Ahora bien, y presentando una cuestión que ya lo fué para los comentaristas del anterior Código, ¿podrá extenderse la aceptación en términos diferentes á los expresados en el artículo?

Comentando los Sres. La Serna y Reus el anterior Código, resolvieron, y á nuestro entender con lógica, la cuestión en sentido negativo; porque el texto de la ley era terminante, puesto que, según él, si no se usaba esa fórmula, la aceptación era ineficaz en juicio. ¿Pero sucederá hoy lo mismo? Desde luego entendemos que no, y que hoy la duda puede resolverse en sentido afirmativo, esto es, que aun cuando la aceptación no contenga alguna de esas palabras, será válida; porque el artículo, no sólo no prohíbe, como el del Código anterior, usar otras, sino que no tiene sanción de nulidad ó ineficacia si se usaren.

Y en apoyo nuestro viene el ilustrado jurisconsulto autor de la exposición de motivos al proyecto de Código. Hablando del asunto concreto, dice de una manera clara y terminante:

«No son menos importantes las innovaciones que el proyecto introduce en la doctrina referente á la aceptación de las letras. Aplicando el principio de libertad en la contratación á la manera de hacer constar aquel hecho, se declara que la fórmula *cepto* ó *ceptamos*, que hasta ahora es la única legal, pueda ser sustituida por cualquiera otra equivalente y admitida en los usos del comercio para expresar el hecho de la aceptación de una letra. Toda palabra, toda frase comercial, por breve que sea, puesta en la letra y autorizada por el librado, de la que resulta que éste tuvo en su poder la letra, y que, lejos de negarse al pago, se conformó en efectuarlo en el día del vencimiento, debe producir los efectos de la aceptación. Así viene observándose en otras naciones muy prácticas en asuntos mercantiles, sin que haya producido los inconvenientes que algunos temen que produzca en nuestro país esta libertad en la redacción de las fórmulas de la aceptación; temores, por otra parte, destitui-

dos de fundamento, toda vez que el comerciante que se negare al pago, prevalido de la antigüedad de la fórmula, tardará muy poco en perder su crédito y en sufrir las consecuencias de su mala fe. En cambio son incalculables las ventajas que para los mismos tenedores tiene la eficacia jurídica de cualquier fórmula de aceptación.»

Se nos dirá por los que sostengan la opinión contraria, que el preámbulo no es el Código; que las disposiciones de las leyes se consignan en su articulado, y que el artículo del Código que anotamos no está redactado en esa forma amplia de libertad, y que, por el contrario, dice terminantemente que deben aceptarse las letras por medio de las palabras *acepto* ó *aceptamos*. Pero á eso contestaremos que, ó los preámbulos ó exposición de motivos que preceden á los proyectos de las leyes significan la explicación de éstas, ó no significan nada. Y cuando en esos preámbulos se sientan principios y doctrinas, hay que tenerlos como parte ó explicación de las leyes para resolver las dudas á que pueda dar lugar el articulado; porque no puede suponerse en el legislador tan poca fijeza, que vaya á consignar en el cuerpo de sus disposiciones lo contrario de lo que le ha servido de fundamento para ellas.

Pero aun se nos podrá añadir que el Ministro que ha presentado el proyecto, que hoy es ley, no es el mismo que el autor del preámbulo del anterior proyecto, y que después las Cortes han discutido éste. Pero ese es precisamente uno de los puntos en que nos apoyamos para afirmar nuestra opinión. En primer lugar, el Ministro que ha presentado el proyecto, que es ley, no lo ha hecho con nueva exposición de motivos, lo que da á entender que aun le parecía en su lugar el preámbulo ó exposición del anterior; y en segundo, los Senadores y Diputados que discutieron el Código, conocían perfectamente el preámbulo que nos ocupa; y al ver consignada en él la reforma de que la frase *acepto* ó *aceptamos*, que era hasta entonces la única legal, podía ser sustituida por cualquiera otra equivalente, si no hubieran querido aceptar la reforma, lo hubieran consignado así de una manera terminante, con sólo haber dicho, como el Código anterior, que toda otra forma contraria á esa frase sería ineficaz. Es, pues, para nosotros indudable que el artículo que anotamos, al no prohibirlo, permite que se acepten las letras en otra forma que no sea la exclusiva de *acepto* ó *aceptamos*.

El laconismo, ó más bien la ligera redacción del párrafo 1º del artículo, ha dado ya lugar á otra duda, para nosotros de fácil resolución. El artículo correspondiente del Código anterior, ó sea el 456, decía de una manera terminante, que la aceptación de las letras debía firmarse por el aceptante. El nuevo Código no dice nada de la firma, y esto ha dado lugar á la duda de si será ó no necesaria la del aceptante.

Para nosotros es indudable que es de todo punto necesaria la firma del aceptante, y que esa necesidad está consignada ó se deduce de la redacción del artículo.

En primer lugar, la aceptación es el reconocimiento de la deuda; y, como dice el adagio vulgar, «el que no firma no responde»; y fácilmente podría el aceptante eludir su obligación, si la aceptación no estuviera firmada por él.

Es una formalidad demasiado importante la aceptación para que la ley pueda prescindir de que en ella se consigne todo lo que pueda evitar abusos contrarios á la buena fe, tan principalmente necesaria en el comercio.

Pero hemos dicho que del artículo se deduce la necesidad, y por tanto la obligación de la firma del aceptante. Y en efecto, éste dice que deberá *el librado* aceptarla, por medio de las palabras que indica, ó *manifestar* los motivos que tuviere; y mal podría saberse si el aceptante había cumplido con esa obligación, si no firmara á continuación de lo que dice ó mande decir; porque, para nosotros, así como creemos necesaria su firma, no vemos necesario que el contenido del *acepto* vaya todo él puesto de puño y letra del aceptante. Para que una persona quede obligada á las resultas de un documento, no es necesario que él mismo escriba éste, sino que hasta que lo firme.

Otra cuestión han promovido los autores, á saber: si la aceptación debe ponerse necesariamente en la misma letra, ó puede hacerse en escrito separado. El Sr. Escriche, y con él la mayor parte de los comentaristas, sostienen la opinión afirmativa, ya porque así se deduce del artículo, que supone que la fórmula se ha de poner en la misma letra, ya porque así se evitan graves dificultades, y porque el mismo Código, al tratar del aval, dice que puede ponerse en un documento separado, lo que demuestra que hace, para ese contrato, excepción de la regla general.

Y por último, se propone la cuestión de si la aceptación es irrevocable ó podrá el aceptante borrarla después de puesta.

Los Sres. La Serna y Reus opinan que, perfeccionándose el contrato por la aceptación, no puede borrarse después de puesta, porque esto equivaldría á la renuncia de una obligación después de contraída; pero si lo hiciere porque la letra quedó en su poder, surtirá sus efectos, á no prohibirse, que la aceptación se puso por error.

El segundo párrafo del artículo que anotamos, aun cuando con redacción distinta, sostiene la misma doctrina del Código anterior; doctrina rigurosamente lógica, porque impone una pena justa al que no puede de buena fe negarse á poner la fecha, que ya hemos dicho es tan necesaria; pues de otro modo, no se sabría desde cuándo corría el término para el pago.

Art. 478. La aceptación de la letra habrá de ponerse ó denegarse el mismo día en que el portador la presente con este objeto, y la persona á quien se exija la aceptación no podrá retener la letra en su poder bajo pretexto alguno.

Si la letra presentada á la aceptación hubiere de ser pagada en distinto lugar del de la residencia del aceptante, deberá expresarse en ella el domicilio en que hubiere de efectuarse el pago. (*Arts. 458, 460, 461, Cód. 1829; 24, ley alemana; 13 y 16, belga; 123, Código francés; 264 y 265, italiano.*)

El que, recibiendo una letra para aceptarla, si es á su cargo, ó para hacerla aceptar, si es al de un tercero, conservándola en su poder á disposición de otro ejemplar ó copia, avisase por carta, telegrama ú otro medio escrito haber sido aceptada, quedará responsable para con el librador y endosantes de ella, en los mismos términos que si la aceptación se hallase puesta sobre la letra que motivó el aviso, aun cuando tal aceptación no haya tenido lugar ó aun cuando niegue la entrega del ejemplar aceptado á quien legítimamente la solicite.

Este artículo, por lo que calla, envuelve una reforma con respecto á sus correspondientes del Código anterior. Decía éste (art. 460), que la aceptación había de ponerse ó denegarse en el mismo día (esto es, antes de terminar el día natural) en que el tenedor de la letra se presentase para este efecto, y el 461, que la persona á quien se exigía la aceptación no podía retener la letra en su poder bajo pretexto alguno; y si pasando á sus manos de consentimiento del tenedor dejare pasar el día de la presentación sin devolverla, quedaba responsable á su pago, aun cuando no la aceptara; porque se suponía, dicen los autores, que el silencio induce á la presunción legal de que había aceptado y creaba una aceptación tácita que producía los mismos efectos que la expresa. Y aquí está la reforma en el nuevo Código, consignada por el silencio del párrafo 1º del artículo que anotamos, puesto que dice que la persona á quien se exija la aceptación no podrá retener la letra en su poder bajo pretexto alguno, y callando los efectos que la retención de la letra pueda producir.

El tantas veces citado preámbulo explica así esta reforma: «Pero el amplio criterio—dice—que ha adoptado el proyecto al fijar la doctrina sobre esta fórmula (la de la aceptación), no puede seguirse cuando se trata

de la aceptación tácita ó presunta. El Código vigente atribuye los efectos de la verdadera y formal aceptación al hecho de recibir el librador la letra del tomador, dejando pasar el día de la presentación sin devolverla. La realidad de la vida comercial se opone á que este simple hecho indique, en todos los casos y en todas las circunstancias, la voluntad en el librado de aceptar las letras. Si en algún caso puede constituir una manifestación de esa voluntad, en otros muchos casos carece de importancia, ó la tiene en sentido inverso.

»Por otra parte, la vaguedad de los términos en que está redactada la citada disposición, se presta á diversas interpretaciones, que sólo podrán favorecer á los que procedan de mala fe. Contra ella, además, han reclamado las personas peritas en negocios mercantiles. No cabe condenación más explícita de una doctrina, que se opone también á la práctica mercantil de los tiempos modernos, sobre todo en las plazas de mayor movimiento comercial. El proyecto, fundado en estas consideraciones, ha prescindido de la doctrina vigente sobre la aceptación tácita; y en su consecuencia, sólo reconoce la expresa y formal, puesta en la misma letra.»

No creemos tener necesidad de añadir una palabra más para la inteligencia del párrafo que nos ocupa.

El segundo párrafo se ha involucrado en este artículo; y no solamente creemos que no tiene la mejor colación en él, sino que está puesto en medio de dos disposiciones que tratan de la misma materia, esto es, de la aceptación tácita ó expresa. Por lo demás, la disposición de ese segundo párrafo no ofrece duda alguna, si bien creemos que esta indicación no será precisa cuando se haya hecho ya en la letra, y creemos también que si el aceptante se negare á cumplir las prescripciones de este párrafo, podrá protestarse la letra por falta de aceptación.

Con respecto al párrafo 3º del artículo que anotamos, en él vuelve la ley á permitir una aceptación forzosa, aun cuando en un caso concreto, así como en el párrafo primero la ha rechazado para otro. La razón también la explica el preámbulo. «No obstante—dice—este principio general (el de la aceptación expresa y formal), el proyecto admite en algún caso una especie de aceptación forzosa ó ficta. Sabido es que en el comercio ocurre con mucha frecuencia que el librador remite directamente una letra á una persona, bien para que la acepte, si es á su cargo, bien para hacerla aceptar, si es á cargo de un tercero, pero debiendo conservarla en su poder á disposición de otro ejemplar ó copia. El receptor cumplirá su cometido en los términos que proceda; pero el Código vigente guarda un absoluto silencio sobre la responsabilidad en que incurre aquél respecto del librador, en cuanto á la aceptación se refiere. Para suplir este vacío dispone el proyecto, que si el receptor diese aviso por escrito al librador

de haber sido aceptada la letra, quedará responsable de su importe en los mismos términos que si la aceptación apareciera formulada en la propia letra, tanto respecto del librador como de los endosantes, aun cuando no exista tal aceptación ó se negare á entregar el ejemplar aceptado á la persona que lo reclame con perfecto derecho.»

Por más que el nuevo Código infringe en este punto la regla general que ha sentado sobre la aceptación, no admitiendo más que la expresa y formal, la excepción aplicada al caso concreto que nos ocupa nos parece muy en su lugar. No se trata aquí de suponer la voluntad del aceptante como el anterior Código la suponía por el mero hecho de quedarse el pagador con la letra el día de la presentación, sino de un hecho concreto, cual es el aviso del pagador ó del receptor de haber sido aceptada. Si, con efecto, ha sido aceptada, nada más justo que el que la aceptó la pague ó sea responsable de su valor; y si no fué aceptada, diciéndose al librador lo contrario, nada más justo que el que de esa manera, y mintiendo á sabiendas, engañó al librador, sufra las consecuencias de su ligereza ó de su mala fe; porque aparte de que en el comercio estas circunstancias, sobre todo la última, merecen el mayor rigor, el librador que ha recibido el aviso de la aceptación de su letra, puede hacer sobre esa base otra operación financiera, que se destruiría si después apareciese que la letra no se aceptaba y que quedaba perjudicada.

Art. 479. No podrán aceptarse las letras condicionalmente, pero sí limitarse la aceptación á menor cantidad de la que la letra importa, en cuyo caso será protestable por el resto hasta la total cantidad del giro. (*Arts. 459, Cód. 1829; 22, ley alemana; 15, belga; 124, Cód. francés; 266 y 292, italiano.*)

La regla general de que las letras no pueden aceptarse condicionalmente, está admitida por todos; y si la aceptación se hiciera de este modo, sería nula y habría lugar al protesto por falta de aceptación. La ley quiere que ésta sea pura y simple, porque siendo la aceptación una fase tan principal de las letras, no puede dejarse al azar de una condición. El portador ha debido contar con la ejecución pura y simple del contenido de la letra, y no puede sujetaarse á condiciones que serían capaces de desbaratar sus proyectos financieros. Pero como, por otra parte, es conveniente dar al comercio las mayores facilidades, introduce una excepción; permite en este artículo que la aceptación puede limitarse á menor cantidad que la letra importa, sin embargo de protestarla por el resto hasta la total cantidad del giro.

El artículo 494, de que después nos ocuparemos, ordena que no puede obligarse al portador de una letra á recibir una parte y no el todo de ella. Y como igual disposición tenía el Código de 1829, se presentó la duda de si entre ambas disposiciones había contradicción. Los Sres. La Serna y Rens la resolvieron desde luego, y con razón, en el sentido de que no había tal contradicción, y que no deja de producir efecto la aceptación parcial, aunque se niegue el portador á recibir sólo una parte del dinero; porque el objeto del artículo que anotamos es cubrir la responsabilidad del pagador en sus relaciones con el librador. Puede suceder—dicen los citados comentaristas—que el pagador tenga provisión de fondos, aunque no bastantes para cubrir el importe de toda la letra; y entonces cumple con aceptar la letra en la parte que debe, y ninguna obligación tiene de salir de ese limite; pero el portador no por eso queda obligado á aceptar por partes el pago, porque esto no sería conforme con el Derecho civil ni con el mercantil.

Art. 480. La aceptación de la letra constituirá al aceptante en la obligación de pagarla á su vencimiento, sin que pueda relevarle del pago la excepción de no haberle hecho provisión de fondos el librador, ni otra alguna, salvo la de falsedad de la aceptación. (*Artículos 462 y 463, Cód. 1829; 23, ley alemana; 11, belga; 117 y 121, Cód. francés; 268, italiano.*)

El nuevo Código ha refundido en este artículo las disposiciones de los 462 y 463 del anterior, dándolas nueva forma y haciendo una reforma importante.

La aceptación es un contrato entre el aceptante y el portador de una letra. La aceptación era un acto libre que podía hacerse ó rehusarse, porque el portador no tenía acción alguna, salvo el protesto, contra el que no quería hacerla; pero una vez hecha, el contrato con el portador queda formado, y el aceptante contrae obligación personal de hacer el pago de la letra á su tiempo, y aquél adquiere acción para reclamarlo. En vano alegará y probará el aceptante que no ha recibido fondos del librador, y que aun no aceptó sino con la esperanza de que éste se los enviaría oportunamente; porque la ley no le admite esas excusas, toda vez que la aceptación supone la provisión, y el que la vió aceptar, debió creer que aceptaba porque tenía medio para pagar; porque para el portador de una letra lo que pasa entre el librador y el aceptante es para él cosa indiferente y extraña.

El antiguo Código sólo decía que no se admitiría restitución ni otro recurso contra la aceptación puesta en debida forma y reconocida por legítima, y que sólo cuando se probare que la letra era falsa quedaría ineficaz la aceptación.

Respecto al primer extremo, el nuevo Código le mantiene con la frase «ni otra alguna,» refiriéndose á las excepciones que el aceptante quisiere alegar ó probar para no hacer el pago; pero en cuanto á la última, el final del artículo que anotamos hace una importante reforma al Código anterior. Este permitía para excusar el pago de una letra aceptada, que se probara que la letra era falsa; el Código actual permite ó autoriza también la excepción de falsedad, pero no para la letra, sino para la aceptación.

Indicando esta reforma el preámbulo ó exposición de motivos, dice: «La aceptación no produce, según el Código actual, todos los efectos necesarios para que sirva de base á las operaciones de descuento, de uso tan general en el comercio, toda vez que permite al que la estampó negarse al pago, si en el día del vencimiento averiguase que la letra era falsa, dejando burlados de este modo á los que fiados en la garantía de una aceptación firmada por persona arraigada y de crédito han anticipado su valor.

»Esta disposición es, además de perjudicial, injusta, porque la responsabilidad de haber aceptado una letra falsificada debe recaer en primer término sobre el aceptante, quien en caso de duda puede fácilmente asegurarse de su legitimidad, dirigiéndose al librador y obteniendo respuesta del mismo; todo en breve tiempo, atendida la rapidez de los actuales medios de comunicación. Si así no lo hiciese y extendiese la aceptación sobre una letra falsificada, la justicia exige que responda de los perjuicios que sufra un tercero por su descuido ó negligencia. Por lo demás, el que adquiere una letra aceptada no tiene otra obligación que la de comprobar la verdad ó legitimidad de la aceptación, porque de ella ha de partir para apreciar la mayor ó menor probabilidad de su pago en el día del vencimiento.»

Nos parecen estas razones de todo punto irreprochables, porque confirman una vez más la teoría de que el contrato que se forma entre el tenedor de una letra y el aceptante es independiente del del librador y el aceptante. La aceptación por sí sola obliga al aceptante al pago; al tenedor le basta asegurarse que la aceptación es legítima; si la letra no lo es, que el aceptante se hubiera asegurado antes de ello, pues aun sin preguntarlo, medios tiene de saberlo, porque en su interés está conocer los contratos que los libradores verifican, los documentos de que se valen, y cuanto se relaciona entre unos y otros, misión que no corres-

ponde al tenedor ó portador de la letra, que una vez aceptada, es para él ya un documento de crédito y una seguridad de pago.

El Tribunal Supremo ha declarado en su sentencia de 28 de Diciembre de 1875 que la aceptación por la persona á cuyo cargo fué librada la letra, es la que constituye al aceptante en la obligación de pagarla á su vencimiento.

En la de 28 de Abril de 1879, que si bien es cierto lo anteriormente indicado, á no probarse la falsedad de la letra, exceptuase de esta regla el caso previsto en el art. 507 del Código (498 del actual), ó sea el que haya perdido una letra, esté ó no aceptada, si no tiene otro ejemplar para solicitar el pago, no puede hacer con el pagador otra gestión que la de requerirle para que deposite el importe; y si aquél se negare, hará constar el tenedor la resistencia por medio de la correspondiente protesta, que se llevará á cabo con las mismas formalidades que la hecha por falta de pago, con cuya diligencia conservará el reclamante todos sus derechos contra las personas responsables á las resultas de la letra.

Y por la de 5 de Mayo de 1882, que no habiendo sido aceptada la letra de cambio ni pagada por consiguiente á su vencimiento en la cantidad que ha sido objeto de la demanda, no se incurre en error de derecho al condenar al pago de los intereses.

Art. 481. En el caso de negarse la aceptación de la letra de cambio, se protestará, y en virtud del protesto tendrá derecho el tenedor á exigir del librador, ó de cualquiera de los endosantes, que afiancen á su satisfacción el valor de la letra, ó depositen su importe, ó le reembolsen con los gastos de protesto y recambio, descontando el rédito legal por el término que falte hasta el vencimiento. (*Arts. 464 y 465, Cód. 1829; 120, francés.*)

También podrá el tenedor, aunque tenga aceptada la letra por el librado, si éste hubiese dejado protestar otras aceptaciones, acudir antes del vencimiento á los indicados en ella, mediante protesto de mejor seguridad.

El Código exige de una manera terminante, que denegada la aceptación de una letra, se proteste, en la forma de que ya hablaremos después; y en virtud de este protesto, ó sea el testimonio de las diligencias hechas para que conste que una letra no ha sido aceptada ó pagada, da derecho al tenedor á exigir del librador ó de cualquiera de los endosantes, toda vez que se reputan libradores respecto á los endosantes posteriores, que

afiancen á su satisfacción el valor de la letra ó depositen su importe ó le reembolsen de los gastos de protesto y recambio, ó sea el daño que sufre el portador de la letra protestada por la negociación de la nueva letra que gira contra el librador ó contra alguno de los endosantes, cuya letra, de que después nos ocuparemos, se llama de *resaca*.

Respecto del afianzamiento, los Sres. La Serna y Reus opinan que el afianzamiento, depósito ó reembolso habrán de exigirse por la vía ejecutiva y previo el acto de conciliación.

La novedad del artículo que anotamos está en su último párrafo, tomado del Código inglés, ó sea el protesto de mejor seguridad, dando al efecto al tenedor la garantía del cobro y facilidad para negociar su crédito.

El preámbulo explica así esta novedad en materia tan estrechamente relacionada con la aceptación de las letras.

«Según el Código vigente, cuando en la letra se hubieran indicado otras personas para el pago, el tenedor no puede dirigirse á ellas, sino en el caso de no aceptarse ó satisfacerse por el librado. De lo cual se sigue que, aceptada por éste, no puede el portador exigir igual aceptación de los indicados en la letra, aun cuando tema fundadamente que no ha de ser pagada á su vencimiento, con notorio quebranto de sus intereses, puesto que ni puede descontarla en la plaza por el descrédito del librado, ni prevenir á los endosantes y al librador que adopten en tiempo las medidas oportunas en defensa de sus respectivos intereses, y corre el riesgo de perderlos por completo, si sobreviniere la quiebra del aceptante, produciendo á su vez la de otras personas comprometidas en la misma operación.

»Para evitar tales inconvenientes, sólo existe el medio de acudir á los indicados en la letra, por el orden en que aparecen escritos en la misma, antes del vencimiento, exigiéndoles la aceptación para el caso de que no hiciere efectivo su importe el librado, que la habia aceptado anteriormente. Esta aceptación supletoria aumentará el valor de la letra, permitirá su negociación sin quebranto y salvará muchas veces los intereses del portador y de los endosantes.

»Así se ha comprendido en países esencialmente comerciales, como Inglaterra, en donde hace tiempo que se halla admitida y observada esta aceptación condicional ó subsidiaria, bajo el nombre de protesto de mejor seguridad. Apoyándose en tan autorizado ejemplo, el proyecto de Código prohija esta institución salvadora de los derechos de tercero, y en su consecuencia, faculta al portador de una letra de cambio, en el caso que el aceptante hubiere dejado de protestar otras aceptaciones legítimas, para acudir antes del vencimiento de aquélla á los indicados, por el or-

den en que aparezcan inscritos, en demanda de aceptación, formalizando, si la rehusaren, el correspondiente protesto.»

Exige, pues, la ley, para acudir á los indicados en una letra de cambio, que el aceptante hubiere dejado protestar otras aceptaciones legítimas, puesto que esta es la prueba de la sospecha del portador de que no será pagada su letra por más que aun no se vea la realidad. Y aun cuando el párrafo del artículo que anotamos no es tan expresivo como el preámbulo, creemos que tendrá que acudir á los indicados por el orden en que aparezcan inscritos en la letra, y éstos, aun cuando no lo dice el artículo, tienen la obligación de aceptar para el caso de que el primer aceptante no pudiese pagarla, gozando el tenedor, caso de que se nieguen, el derecho de protestar contra ellos.

Art. 482. Si el poseedor de la letra dejare pasar los plazos fijados, según los casos, sin presentarla á la aceptación, ó no hiciere sacar el protesto, perderá todo derecho á exigir el afianzamiento, depósito ó reintegro, salvo lo dispuesto en el art. 525. (*Art. 488, Cód. 1829; 168, francés.*)

Así como el Código da al portador de una letra de cambio garantías y seguridades para el cobro de las letras giradas á su favor, así también le impone obligaciones que ha de cumplir bajo pena de perder los derechos que en otro caso tiene. Su primer deber es presentar la letra á la aceptación, si ésta lo requiere, dentro de los plazos fijados, y según los casos; si no lo hace, paga su negligencia con la pérdida de esos derechos, como son el de exigir el afianzamiento, depósito ó reintegro, y sólo le garantiza la no caducidad de la letra perjudicada por esa falta de presentación, protesto, notificación, etc., respecto del librador ó endosante que, después de transcurridos dichos plazos, se hubiere saldado del valor de la letra en sus cuentas con el deudor ó reembolsado con valores ó efectos de su pertenencia. (Véase el art. 525.)

El Tribunal Supremo ha declarado en su sentencia de 15 de Diciembre de 1885, «que acreditado el recibo de unas letras, y habiendo dejado pasar el día de la presentación sin devolverlas, queda responsable á su pago el portador, aunque no las aceptasen, y en este caso es innecesario que conste la forma de su aceptación.»

Art. 483. Si el poseedor de la letra no la presentare al cobro el día de su vencimiento, ó, en defecto de pago, no la hiciere pro-

testar al siguiente, perderá el derecho á reintegrarse de los endosantes; y en cuanto al librador, se observará lo dispuesto en los artículos 458 y 460. (*Art. 59, ley belga; 168, Cód. francés; 289, italiano.*)

El poseedor no perderá su derecho al reintegro, si por fuerza mayor no hubiera sido posible presentar la letra ó sacar en tiempo el protesto. (*Arts. 489 y 490, Cód. 1829.*)

La disposición del primer párrafo de este artículo, aunque no tan explícitamente, estaba consignada en el antiguo Código, por su art. 489, y tiene el mismo fundamento que la del artículo anterior al que anotamos; imponer una sanción penal al portador ó poseedor de una letra de cambio por su morosidad en no presentarla al cobro el día de su vencimiento, ó protestarla en defecto de pago, que es otra de sus obligaciones ineludibles. Aquí la sanción es la pérdida del derecho á reintegrarse de los endosantes. (Véanse los artículos 458 y 460.)

Ya por los comentaristas del Código anterior se suscitó la duda sobre qué derecho quedaba al portador de una letra perjudicada contra el aceptante; y los Sres. La Serna y Reus opinaron, que el único efecto que puede producir la letra perjudicada contra el portador, en su relación con el aceptante, es quedar privado de la vía ejecutiva y tener que deducir su acción en juicio ordinario, fundándose en que el art. 544 (521 del actual) exige que para despachar la ejecución se presente la letra y el protesto por falta de pago; y no pudiendo el portador de una letra perjudicada presentar el protesto, que no se ha hecho, no puede entablar la vía ejecutiva. Pero ninguna ley le quita la libertad de entablar el juicio ordinario, pues que ninguna rompe el vínculo con que está obligado el aceptante.

La novedad del artículo está en su párrafo segundo. Ofrecía duda, con arreglo al Código de 1829, si quedaba perjudicada una letra que no hubiera sido presentada, ó protestada en tiempo y forma, por haberlo impedido un caso de fuerza mayor; y el nuevo Código, de acuerdo con los principios de derecho, declara explícitamente por este párrafo que el poseedor no perderá su derecho al reintegro, si por fuerza mayor no hubiera sido posible presentar la letra ó sacar en tiempo el protesto. Es una disposición justa y análoga á la final del art. 473.

Art. 484. Si las letras tuvieren indicaciones, hechas por el librador ó endosantes, de otras personas de quienes deba exigirse la

aceptación en defecto de la designada en primer lugar, deberá el portador, sacado el protesto si aquélla se negare á aceptarla, reclamar la aceptación de los sujetos indicados. (*Art. 56, ley alemana; 17, belga; 269, Cód. italiano.*)

Este es un caso distinto del del art. 465. En ambos se trata de letras indicadas, ó en las que están indicadas otras personas para la aceptación y pago. Sólo que el art. 465 se refiere al caso de sospecha de que el librado, aun aceptada la letra, no ha de pagarla á su vencimiento, estableciendo el llamado protesto de mejor seguridad, para que los indicados acepten á su vez y paguen si no lo hace aquél, y el artículo que anotamos trata de exigir la aceptación á los indicados en defecto de la persona designada en primer lugar; pero exige al portador que saque el protesto si la persona designada se negase á aceptarla.

Al tratar de esto el antiguo Código, ordenaba, por su art. 494, que se acudiese en primer lugar á la persona indicada por el librador, y después á las de los endosantes, siguiendo en éstas el mismo orden de los endosos; y aun cuando el artículo que anotamos no establece explícitamente ese orden, creemos que lo dice implícitamente, y que es el que debe seguirse.

Tampoco el nuevo Código dice qué pena se ha de imponer por la omisión de esta diligencia. El antiguo hacía responsable al portador de todos los gastos del protesto y recambio, y le inhabilitaba, hasta que constase haberla evacuado, para usar de su repetición contra el que puso la indicación; y como la pena, en este caso, era menor que la que se imponía al portador cuando dejaba de presentar la letra en el día del vencimiento para el pago, se duda si, por la omisión del deber que impone este artículo, habrá sanción alguna, y en este caso cuál es. Que debe haber sanción, lo tenemos por indudable, puesto que el artículo, al imponer al portador la obligación de exigir la aceptación á sus indicados, dice que *deberá* hacerlo, no que *podrá* hacerlo; y si debiendo hacerlo no lo hace, no hay duda que por su morosidad ó negligencia debe sufrir sus consecuencias. Y en cuanto á la sanción, nos inclinamos más á que está comprendida en el art. 482, puesto que, como éste, trata de la presentación á la aceptación y de los efectos que produce su falta de cumplimiento.

Art. 485. Los que remitieren letras de una plaza á otra fuera del tiempo necesario para que puedan ser presentadas ó protestadas oportunamente, serán responsables de las consecuencias que se originen por quedar aquéllas perjudicadas. (*Art. 492, Cód. 1829.*)

Ofrecía duda la naturaleza y extensión de las responsabilidades en que, según el antiguo Código, incurrian los que remiten letras de una plaza á otra fuera de tiempo, para presentarlas y protestarlas oportunamente; y el artículo que anotamos la resuelve, determinando que éstos serán responsables de las consecuencias que se originen por quedar aquéllas perjudicadas. Resolución justa, porque sólo ellos son culpables.

SECCIÓN SEXTA

DEL AVAL Y SUS EFECTOS

Art. 486. El pago de una letra podrá afianzarse con una obligación escrita, independientemente de la que contraen el aceptante y endosante, conocida con el nombre de aval. (*Art. 475, Cód. 1829; 31, ley belga; 141, Cód. francés; párr. 1º, art. 274, italiano.*)

Art. 487. Si el aval estuviere concebido en términos generales y sin restricción, responderá, el que lo prestare, del pago de la letra, en los mismos casos y formas que la persona por quien salió garante; pero si la garantía se limitare á tiempo, caso, cantidad ó persona determinada, no producirá más responsabilidad que la que nazca de los términos del aval. (*Arts. 477 y 478, Cód. 1829; 32, ley belga; 142, Cód. francés; párr. 1º, art. 275, italiano.*)

Aval es el acto por el que una persona afianza pura y simplemente el pago de una letra de cambio. La palabra *aval* viene de las voces «á valer», porque el portador puede hacer valer sus derechos contra el que da el aval. El aval se diferencia del endoso, en que el endosante garantiza el pago de la cesión que hace de la propiedad de una letra á otro que se la paga, y el que da el aval, ni adquiere la propiedad de la letra, ni recibe su pago, dimanando su obligación sólo del afianzamiento que ha hecho. El que da el aval, puede proceder en virtud de mandato, ó en calidad de *negotiorum gestor*, y en ambos casos tiene derecho á indemnización de las personas cuyas obligaciones ha garantizado por el aval. Algunos suponen que el aval tiene gran parecido con el protesto llamado de mejor seguridad, pero en éste es obligatorio, para los indicados en la letra, aceptarla y pagarla, en su caso, y el aval es libre.

El Tribunal Supremo había declarado, en su sentencia de 5 de Agos-

to de 1857, que no era necesaria la cualidad de comerciantes en los contrayentes principales para calificar de mercantil el aval. Esta decisión ha venido al nuevo Código en el art. 443, que reputa como acto mercantil la letra de cambio y todos los derechos y acciones que de ella se originen, sin distinción de personas.

La obligación del aval es de la misma naturaleza que las demás fianzas, con la diferencia de que en ella no hay lugar á los beneficios de excusión ni división, á no haberse expresamente manifestado al afianzar. Así la obligación del que la presta es solidaria con el librador y endosante, y el cual, del mismo modo que éstos, puede ser compelido al pago. Pero si se hubiera limitado á responder sólo por alguno ó algunos de los obligados en la letra, sólo respecto á ellos será deudor solidario; y si éstos quedasen libres de la obligación, lo estará también el que dió el aval, aunque la letra no esté del todo satisfecha; y si el que dió el aval paga la cantidad por que afianzó, se subroga en el derecho del tenedor de la letra.

Como se ve por el primero de estos artículos, y lo que acabamos de decir, el que da el aval ha de ser un tercero, una persona, título, razón social, Compañía, etc., que no sea librador, ni endosante, ni aceptante de la letra, porque como éstos son ya obligados principales, no pueden ser á su vez fiadores.

El antiguo Código decía, en su art. 476, que el aval había de constar por escrito, poniéndolo en la misma letra ó en documento separado; y el nuevo Código omite la circunstancia de que se ponga en la misma letra ó en documento separado, exigiendo sólo que sea por escrito. Y con efecto, es indiferente, en los efectos, que el aval se constituya de cualquiera de los dos modos mencionados; porque la opinión de algunos jurisconsultos antiguos que decían que cuando el aval se hacía aparte era una fianza común que no sujetaba á las leyes de comercio al que no era comerciante, no solamente era insostenible antes del nuevo Código, sino que, publicado éste, ya no puede siquiera iniciarse, por la misma razón que hemos dicho antes, y con relación al art. 443. Desde luego, el modo más usual, y creemos que el mejor, de dar el aval, es en la misma letra, y la forma también usual es poner la firma al respaldo de la letra, precedida de las palabras *por aval*. Pero la ley no prohíbe que se ponga en otra forma, si bien creemos que no puede omitirse la palabra *aval*, porque es la que determina el contrato. Generalmente, cuando el aval se pone por separado de la letra, es para no llamar la atención acerca de la persona ó casa á quien se garantiza, y suscitar desconfianzas.

Hemos dicho que el aval es un acto libre, y que el que lo da puede poner á la fianza las limitaciones que tenga por conveniente, ya en cuanto á las personas obligadas á quienes afianza, ya en cuanto á la cantidad,

Ofrecía duda la naturaleza y extensión de las responsabilidades en que, según el antiguo Código, incurrian los que remiten letras de una plaza á otra fuera de tiempo, para presentarlas y protestarlas oportunamente; y el artículo que anotamos la resuelve, determinando que éstos serán responsables de las consecuencias que se originen por quedar aquéllas perjudicadas. Resolución justa, porque sólo ellos son culpables.

SECCIÓN SEXTA

DEL AVAL Y SUS EFECTOS

Art. 486. El pago de una letra podrá afianzarse con una obligación escrita, independientemente de la que contraen el aceptante y endosante, conocida con el nombre de aval. (*Art. 475, Cód. 1829; 31, ley belga; 141, Cód. francés; párr. 1º, art. 274, italiano.*)

Art. 487. Si el aval estuviere concebido en términos generales y sin restricción, responderá, el que lo prestare, del pago de la letra, en los mismos casos y formas que la persona por quien salió garante; pero si la garantía se limitare á tiempo, caso, cantidad ó persona determinada, no producirá más responsabilidad que la que nazca de los términos del aval. (*Arts. 477 y 478, Cód. 1829; 32, ley belga; 142, Cód. francés; párr. 1º, art. 275, italiano.*)

Aval es el acto por el que una persona afianza pura y simplemente el pago de una letra de cambio. La palabra *aval* viene de las voces «á valer», porque el portador puede hacer valer sus derechos contra el que da el aval. El aval se diferencia del endoso, en que el endosante garantiza el pago de la cesión que hace de la propiedad de una letra á otro que se la paga, y el que da el aval, ni adquiere la propiedad de la letra, ni recibe su pago, dimanando su obligación sólo del afianzamiento que ha hecho. El que da el aval, puede proceder en virtud de mandato, ó en calidad de *negotiorum gestor*, y en ambos casos tiene derecho á indemnización de las personas cuyas obligaciones ha garantizado por el aval. Algunos suponen que el aval tiene gran parecido con el protesto llamado de mejor seguridad, pero en éste es obligatorio, para los indicados en la letra, aceptarla y pagarla, en su caso, y el aval es libre.

El Tribunal Supremo había declarado, en su sentencia de 5 de Agos-

to de 1857, que no era necesaria la cualidad de comerciantes en los contrayentes principales para calificar de mercantil el aval. Esta decisión ha venido al nuevo Código en el art. 443, que reputa como acto mercantil la letra de cambio y todos los derechos y acciones que de ella se originen, sin distinción de personas.

La obligación del aval es de la misma naturaleza que las demás fianzas, con la diferencia de que en ella no hay lugar á los beneficios de excusión ni división, á no haberse expresamente manifestado al afianzar. Así la obligación del que la presta es solidaria con el librador y endosante, y el cual, del mismo modo que éstos, puede ser compelido al pago. Pero si se hubiera limitado á responder sólo por alguno ó algunos de los obligados en la letra, sólo respecto á ellos será deudor solidario; y si éstos quedasen libres de la obligación, lo estará también el que dió el aval, aunque la letra no esté del todo satisfecha; y si el que dió el aval paga la cantidad por que afianzó, se subroga en el derecho del tenedor de la letra.

Como se ve por el primero de estos artículos, y lo que acabamos de decir, el que da el aval ha de ser un tercero, una persona, título, razón social, Compañía, etc., que no sea librador, ni endosante, ni aceptante de la letra, porque como éstos son ya obligados principales, no pueden ser á su vez fiadores.

El antiguo Código decía, en su art. 476, que el aval había de constar por escrito, poniéndolo en la misma letra ó en documento separado; y el nuevo Código omite la circunstancia de que se ponga en la misma letra ó en documento separado, exigiendo sólo que sea por escrito. Y con efecto, es indiferente, en los efectos, que el aval se constituya de cualquiera de los dos modos mencionados; porque la opinión de algunos jurisconsultos antiguos que decían que cuando el aval se hacía aparte era una fianza común que no sujetaba á las leyes de comercio al que no era comerciante, no solamente era insostenible antes del nuevo Código, sino que, publicado éste, ya no puede siquiera iniciarse, por la misma razón que hemos dicho antes, y con relación al art. 443. Desde luego, el modo más usual, y creemos que el mejor, de dar el aval, es en la misma letra, y la forma también usual es poner la firma al respaldo de la letra, precedida de las palabras *por aval*. Pero la ley no prohíbe que se ponga en otra forma, si bien creemos que no puede omitirse la palabra *aval*, porque es la que determina el contrato. Generalmente, cuando el aval se pone por separado de la letra, es para no llamar la atención acerca de la persona ó casa á quien se garantiza, y suscitar desconfianzas.

Hemos dicho que el aval es un acto libre, y que el que lo da puede poner á la fianza las limitaciones que tenga por conveniente, ya en cuanto á las personas obligadas á quienes afianza, ya en cuanto á la cantidad,

tiempo y demás; y como pudiera tener el aval todas esas variedades, de aquí que el segundo de estos artículos fije los efectos de cada caso. Si el aval estuviere concebido en términos generales y sin restricción, responderá el que lo prestare del pago de la letra en los mismos casos y forma que la persona por quien salió garante; pero si la garantía se limitare á tiempo, caso, cantidad ó persona determinada, no producirá más responsabilidad que la que nazca de los términos del aval. Así que el que presta el aval podrá limitar su obligación á pagar en tiempo diferente de aquel á que esté girada la letra; á condición, por ejemplo, de hacer excusión de bienes del pagador, ó de los demás obligados; á menor cantidad que el valor de la letra, ó á afianzar sólo á una ó varias de las personas obligadas; doctrina que responde al principio general de derecho común que establece que el fiador puede obligarse á menos, pero no á más que el deudor, porque nada impide que en la obligación accesoria, cual es la fianza, haya menos que en la obligación principal.

SECCIÓN SÉPTIMA

DEL PAGO

El pago es el modo más natural de disolver las obligaciones, y por lo tanto de solventar la deuda, que es el resultado de la letra de cambio. Pero en ésta, además de las condiciones ordinarias del pago, por derecho común, hay otras especiales dimanadas de la naturaleza peculiar de esos documentos, y de que se trata en esta sección.

Art. 488. Las letras de cambio deberán pagarse al tenedor el día de su vencimiento, con arreglo al art. 455. (*Art. 288, Cód. italiano.*)

Art. 489. Las letras de cambio deberán pagarse en la moneda que en las mismas se designe, y si la designada no fuere efectiva, en la equivalente, según el uso y costumbre en el mismo lugar del pago. (*Art. 494, Cód. 1829; 37, ley alemana; 33, belga; 143, Código francés; 293, italiano.*)

Según el art. 455, todas las letras deberán satisfacerse el día de su vencimiento, antes de la puesta del sol, sin término de gracia ó cortesía, y si fuere festivo el día del vencimiento, se pagará la letra en el día precedente.

Respecto á la moneda, en la misma que en la letra se designe, y si la designada no fuere efectiva, en la equivalente, según el caso; porque como el contrato debe cumplirse en los mismos términos en que conviniere las partes contratantes, siendo la letra el documento que acredita el contrato de cambio, debe cumplirse en la misma forma que en dicha letra se exprese. No creemos que sea tan exagerada la ley, que si en la letra se señala ó designa que se pague en pesetas, no pueda pagarse en duros, ó viceversa. Lo que la ley quiere decir es que contra la voluntad del portador no podrá hacerse el pago en ninguna clase de papel-moneda, ni tampoco en moneda de cobre, sino en pequeña cantidad. Pero ordinariamente, y por la facilidad de conducción ó transporte, muchas veces se prefiere en el comercio el papel-moneda.

El Sr. Escribano amplía más este punto. Según él, no impide que si la moneda es extranjera no pueda pagarse la letra al curso del cambio en moneda del lugar en que deba cobrarse, porque la ley no hace más que establecer el principio, constituir la deuda en la moneda que debe darse, indemnizando la diferencia entre esta moneda y aquella en que se paga. Si se hubiere dicho—añade—que había de arreglarse al curso del cambio, se concluiría que era preciso seguirla indefinidamente, y que, por ejemplo, una letra de cambio, en libras esterlinas sobre Madrid, debiera ser pagada á la tasa más alta ó más baja que la libra tuviera en dicha villa el día del vencimiento. Por lo demás—concluye—es preciso detenerse en el curso que tuviere la moneda en el tiempo del vencimiento de la letra, y no en el que pudiera tener en el día en que se girase la letra, á no ser que hubiere estipulación contraria.

El Tribunal Supremo ha declarado en su sentencia de 47 de Marzo de 1882, que el contrato de letra de cambio queda cumplido y terminado con el pago de la letra; y por la de 5 de Mayo del mismo año, que opuesta excepción de pago al contestar la demanda, acerca de la que giró la discusión en el pleito, y estando conforme la cantidad demandada con la que dejó de pagarse al vencimiento de la letra, al condenar al pago de dicha cantidad no se incurre en error de derecho.

Art. 490. El que pague una letra de cambio antes de que haya vencido, no quedará libre de satisfacer su importe, si resultare no haber pagado á persona legítima. (*Art. 495, Cód. 1829; 34, ley belga; 144, Cód. francés; párr. 2º, art. 294, italiano.*)

El fundamento de este artículo es evitar el fraude. Los principios generales del derecho en materia de pago son, que para que el pago

tiempo y demás; y como pudiera tener el aval todas esas variedades, de aquí que el segundo de estos artículos fije los efectos de cada caso. Si el aval estuviere concebido en términos generales y sin restricción, responderá el que lo prestare del pago de la letra en los mismos casos y forma que la persona por quien salió garante; pero si la garantía se limitare á tiempo, caso, cantidad ó persona determinada, no producirá más responsabilidad que la que nazca de los términos del aval. Así que el que presta el aval podrá limitar su obligación á pagar en tiempo diferente de aquel á que esté girada la letra; á condición, por ejemplo, de hacer excusión de bienes del pagador, ó de los demás obligados; á menor cantidad que el valor de la letra, ó á afianzar sólo á una ó varias de las personas obligadas; doctrina que responde al principio general de derecho común que establece que el fiador puede obligarse á menos, pero no á más que el deudor, porque nada impide que en la obligación accesoria, cual es la fianza, haya menos que en la obligación principal.

SECCIÓN SÉPTIMA

DEL PAGO

El pago es el modo más natural de disolver las obligaciones, y por lo tanto de solventar la deuda, que es el resultado de la letra de cambio. Pero en ésta, además de las condiciones ordinarias del pago, por derecho común, hay otras especiales dimanadas de la naturaleza peculiar de esos documentos, y de que se trata en esta sección.

Art. 488. Las letras de cambio deberán pagarse al tenedor el día de su vencimiento, con arreglo al art. 455. (*Art. 288, Cód. italiano.*)

Art. 489. Las letras de cambio deberán pagarse en la moneda que en las mismas se designe, y si la designada no fuere efectiva, en la equivalente, según el uso y costumbre en el mismo lugar del pago. (*Art. 494, Cód. 1829; 37, ley alemana; 33, belga; 143, Código francés; 293, italiano.*)

Según el art. 455, todas las letras deberán satisfacerse el día de su vencimiento, antes de la puesta del sol, sin término de gracia ó cortesía, y si fuere festivo el día del vencimiento, se pagará la letra en el día precedente.

Respecto á la moneda, en la misma que en la letra se designe, y si la designada no fuere efectiva, en la equivalente, según el caso; porque como el contrato debe cumplirse en los mismos términos en que conviniere las partes contratantes, siendo la letra el documento que acredita el contrato de cambio, debe cumplirse en la misma forma que en dicha letra se exprese. No creemos que sea tan exagerada la ley, que si en la letra se señala ó designa que se pague en pesetas, no pueda pagarse en duros, ó viceversa. Lo que la ley quiere decir es que contra la voluntad del portador no podrá hacerse el pago en ninguna clase de papel-moneda, ni tampoco en moneda de cobre, sino en pequeña cantidad. Pero ordinariamente, y por la facilidad de conducción ó transporte, muchas veces se prefiere en el comercio el papel-moneda.

El Sr. Escribano amplía más este punto. Según él, no impide que si la moneda es extranjera no pueda pagarse la letra al curso del cambio en moneda del lugar en que deba cobrarse, porque la ley no hace más que establecer el principio, constituir la deuda en la moneda que debe darse, indemnizando la diferencia entre esta moneda y aquella en que se paga. Si se hubiere dicho—añade—que había de arreglarse al curso del cambio, se concluiría que era preciso seguirla indefinidamente, y que, por ejemplo, una letra de cambio, en libras esterlinas sobre Madrid, debiera ser pagada á la tasa más alta ó más baja que la libra tuviera en dicha villa el día del vencimiento. Por lo demás—concluye—es preciso detenerse en el curso que tuviere la moneda en el tiempo del vencimiento de la letra, y no en el que pudiera tener en el día en que se girase la letra, á no ser que hubiere estipulación contraria.

El Tribunal Supremo ha declarado en su sentencia de 47 de Marzo de 1882, que el contrato de letra de cambio queda cumplido y terminado con el pago de la letra; y por la de 5 de Mayo del mismo año, que opuesta excepción de pago al contestar la demanda, acerca de la que giró la discusión en el pleito, y estando conforme la cantidad demandada con la que dejó de pagarse al vencimiento de la letra, al condenar al pago de dicha cantidad no se incurre en error de derecho.

Art. 490. El que pague una letra de cambio antes de que haya vencido, no quedará libre de satisfacer su importe, si resultare no haber pagado á persona legítima. (*Art. 495, Cód. 1829; 34, ley belga; 144, Cód. francés; párr. 2º, art. 294, italiano.*)

El fundamento de este artículo es evitar el fraude. Los principios generales del derecho en materia de pago son, que para que el pago

liberte de la obligación contraída, debe ser hecho al acreedor ó persona que le represente legítimamente. Pero como por la especialidad del comercio, que es la celeridad, esta prescripción no puede llevarse á efecto en sus operaciones, y hasta que el tenedor de la letra identifique su persona por cualquier medio que satisfaga al pagador, de aquí que éste deba exigir este requisito para no exponerse á hacer un pago indebido. (Véase el art. 493.)

El Tribunal Supremo ha declarado en varias sentencias, entre otras las de 31 de Diciembre de 1877 y 27 de Junio de 1873, que no queda exonerado del pago de la letra el que lo hubiere hecho antes del vencimiento, ni justificado haberlo hecho al tenedor de la misma ó á su legítimo representante. Se entiende por persona legítima para el efecto aquella en favor de quien se endosa la letra, siempre que el endoso reuna las formalidades externas que la ley mercantil exige, entre las que se cuenta la firma del endosante.

Art. 491. El pago de una letra vencida hecho al portador, se presumirá válido, á no haber precedido embargo de su valor por auto judicial. (*Art. 496, Cód. 1829; 145, francés.*)

Por este artículo se introduce una presunción, que cede ante la prueba que se haga en contrario por el verdadero dueño de la letra; porque si resultare justificado que por parte del pagador ha habido participación ó complicidad en el delito que hubiere sido fraguado para cometer una estafa, ó que ha habido negligencia culpable por no haber exigido el pagador al portador que identificase su persona ó que presentase el título que tenía para cobrar, no quedaría libre de la responsabilidad el que pagare á quien no debía hacerlo.

Los comentaristas del antiguo Código al tratar de este punto en su art. 496, presentaban varias cuestiones. La intención del artículo es que no se pague la letra á quien no tenga la libre disposición de sus bienes por estar en interdicción judicial; y preguntan si podrá hacerse al menor, al hijo de familia ó á la mujer casada. Los Sres. La Serna y Reus convenían que de seguirse escrupulosamente los principios, parece que la contestación debía ser negativa; pero no reconociéndolo así la práctica, y viéndose todos los días por ésta que la mujer casada y el hijo de familia ó el menor, que ausentes de su marido, padre ó tutor, reciben letras para atender á sus gastos ordinarios, y que de abandonar esta práctica traería más inconvenientes que ventajas, y conociendo por otra parte que en muchos casos el pago de letras hecho á hijos de familia menores ó mu-

jerer casadas, sobre ser derogatorio de los derechos y restricciones que tienen las personas según su estado civil, y de oponerse á la constitución de la sociedad doméstica, puede ser de funestas consecuencias, resuelven la cuestión en sentido afirmativo, fundándose en que según la ley mercantil se presume válido el pago hecho al portador de la letra, y no distingue entre el que está en toda su integridad del ejercicio de sus derechos, y sólo cumple al pagador cerciorarse de que la persona á quien paga es la misma á quien corresponde la letra, y no debe escudriñar si la mujer es casada, si está ó no autorizada por el marido para cobrar, si, en defecto de esta autorización, tiene la del Juez, ni si el portador es mayor ó menor de edad, ni si es ó no hijo de familia, y qué clase de peculios tiene; porque semejante facultad de investigar traería la detención del pago, de funestísimas consecuencias en el comercio, y el pago de las letras de cambio sería un manantial de pleitos. Consecuencia de esto es, que si el pagador no debe buscar más que la identidad de la persona del portador, y no su capacidad ó incapacidad; si no hace más que cumplir una orden, las consecuencias, si la letra está dada á una persona inhabil, deberán recaer sola y exclusivamente en el que la dió.

El Código anterior, al referirse al embargo de las letras, sólo decía que fuera en virtud de decreto de Autoridad competente, y el nuevo Código, con el objeto de favorecer la circulación de las letras de cambio y de que éstas se paguen á quien tenga derecho para exigir su importe, ante todo, atribuye exclusivamente á la Autoridad judicial la facultad de acordar el embargo de las letras en todos los casos en que proceda según las leyes, suprimiendo las trabas y restricciones á que las sometía el Código anterior.

Tienen gran relación con este artículo los 2428, 2429 y 2430 de la ley de Enjuiciamiento civil y que transcribimos en las notas al art. 522.

Art. 492. El portador de la letra, que solicite su pago, está obligado á acreditar al pagador la identidad de su persona, por medio de documentos, ó convecinos que le conozcan ó salgan garantes de su identidad. (*Art. 499, Cód. 1829; 36, ley alemana; 287, Cód. italiano.*)

La falta de esta justificación no impedirá la consignación del importe de la letra por el pagador, dentro del día de su presentación, en un establecimiento ó persona á satisfacción del portador y del pagador, en cuyo caso el establecimiento ó persona conservarán en su poder la cantidad en depósito hasta el legítimo pago.

Los gastos y riesgos que este depósito ocasione serán de cuenta del tenedor de la letra.

El primer párrafo de este artículo formaba otra disposición igual en el artículo 499 del Código anterior, con la sola diferencia de decirse en él que la obligación que se impone al portador de la letra era «si el pagador lo exigiese», frase que ha desaparecido en el artículo que anotamos que impone esa obligación, sin que se le exija. Este es el llamado en el comercio *conocimiento*, que se pone con sello y firma de la casa que lo da, debajo del recibo firmado por el tenedor, según los usos corrientes, y que es una seguridad para el portador, quien hoy, por el artículo que anotamos, está obligado á dar ese conocimiento; y creemos que sin él no está el pagador obligado á *entregarle* la cantidad.

Pero como esto pudiera ser perjudicial al tenedor de buena fe, el artículo contiene un segundo párrafo, que es una novedad. De ella y de su fundamento se hace cargo el preámbulo. El fundamento no es otro que el de favorecer la circulación de las letras de cambio y de que éstas se paguen á quien tenga perfecto derecho para exigir su importe, restringiendo la facultad que por el antiguo Código tenía el pagador de demorar ó dilatar el pago á solicitud de persona conocida, con lo cual se cierra la puerta, con ventaja del comercio, á las maquinaciones de intereses bastardos, y en su virtud se concede al portador que no puede acreditar su personalidad en el día del vencimiento, y desconfía de la solvencia del pagador, el derecho de exigir el depósito del importe de la letra en un establecimiento público de crédito ó en persona en quien ambos se pongan de acuerdo, siendo los gastos y riesgo de dicho depósito de quien lo solicite.

El artículo dice que la falta de la justificación no impedirá la consignación *por el pagador* del importe de la letra; y parece que sin que lo solicite el portador debía hacerse ese depósito; pero el último párrafo del artículo dice, que los gastos y riesgo que este depósito ocasione serán de cuenta del tenedor de la letra, y de aquí se deduce que éste es el que ha de solicitar el depósito, toda vez que está ordenado en su beneficio, y si no se le paga la letra á su presentación al pago, cuya es la culpa, por haberla mandado girar ó aceptado á pagar en sitio donde no pudiera serle fácil identificar su persona. Si el pagador se negare á hacer el depósito, caso poco probable, pues que nada pierde con hacerlo, porque los gastos y riesgos de él son de cuenta del portador, creemos que se podrá protestar la letra por falta de pago.

Art. 493. El portador de una letra no estará obligado á per-

cibir su importe antes del vencimiento; pero si lo aceptare, será válido el pago, á no ser en caso de quiebra del pagador en los quince días siguientes, conforme á lo dispuesto en el art. 879. (*Artículos 500 y 501, Cód. 1829; 36, ley belga; 146, Cód. francés; 294, italiano.*)

La primera prescripción de este artículo, que el portador de una letra no está obligado á percibir su importe antes del vencimiento, es una excepción con referencia al derecho común. Según éste, el término se reputa introducido á favor del deudor, y por lo tanto le es lícito renunciarlo pagando antes de que cumpla; pero en las letras de cambio, por el contrario, el término se considera introducido á favor de ambas partes, y por lo tanto, sin el consentimiento mutuo no puede hacerse el pago antes del tiempo correspondiente. Se funda esta diferencia en los perjuicios que se podían originar á los comerciantes si se les obligara á recibir fondos fuera de los tiempos convenidos, perjudicándoles y quizás trastornando sus operaciones.

Pero precisamente porque está en interés de los comerciantes el no recibir fondos más que cuando los necesitan, si por conveniencia y de común acuerdo portador y pagador convienen en hacer efectivo el pago, la ley se lo permite y da validez á éste, con excepción de un solo caso, el de quiebra del pagador en los quince días siguientes.

Como uno de los efectos de la quiebra es la retroacción de la misma, y en virtud de ella las cantidades satisfechas por el quebrado en los quince días precedentes á la declaración de la quiebra se reintegran al fondo común para satisfacer á los acreedores, por el orden preferente de sus créditos respectivos, en evitación de fraude, el artículo no da validez al pago hecho anticipadamente, ó sea quince días antes de la quiebra; porque en otro caso, pagada la letra en esos quince días, si se diera validez á este pago, podría ser en verdadero fraude de acreedores, puesto que por haber pagado antes de tiempo esa letra, hacía que su valor no ingresara, como correspondería en otro caso, en la quiebra. (Véase el art. 879.)

Art. 494. Tampoco podrá obligarse al portador, aun después del vencimiento, á recibir una parte y no el todo de la letra, y, sólo conviniendo en ello, podrá pagarse una parte de su valor y dejar la otra en descubierto.

En este caso, se podrá protestar la letra por la cantidad que hubiere dejado de pagarse, y el portador la retendrá en su poder,

anotando en ella la cantidad cobrada y dando recibo separado de lo percibido. (*Art. 502, Cód. 1829; 156, francés.*)

Este artículo no hace más que conformarse con el derecho común, al no permitir que se obligue al portador, aun después del vencimiento de una letra, á recibir una parte y no el todo de la misma. Y esta prescripción es tanto más importante en el Derecho mercantil, por la naturaleza y especialidad del comercio. El portador de una letra de cambio quizá cuenta ya con una cantidad determinada para una operación mercantil, y en día determinado; y obligarle á recibir menos sería perturbarle por completo esa operación. Pero en sus cálculos puede entrar la conveniencia de percibir sólo una parte y dejar en descubierto el resto, y la ley no le pone obstáculo á ello, y hasta no le obliga en este caso á protestar la letra por la cantidad que hubiere dejado de pagarse, puesto que dice el artículo *podrá protestar, y no deberá protestar*, dejándole la garantía de conservar la letra en su poder, anotando en ella la cantidad cobrada, y dando recibo separado de lo percibido.

Las circunstancias especiales de cada caso, determinarán el adoptar uno ú otro medio respecto al protesto de la parte no pagada. Pero así como la ley no obliga al portador á hacerlo, así tampoco permite al pagador quedarse con la letra, toda vez que el artículo dice «que el portador la retendrá en su poder,» y es lo lógico, puesto que aun es dueño de parte de ella, y al pagador le basta con el recibo de lo que á cuenta ha pagado.

Art. 495. Las letras aceptadas se pagarán precisamente sobre el ejemplar que contenga la aceptación.

Si se pagare sobre alguno de los otros, quedará, el que lo hubiere hecho, responsable del valor de la letra al tercero que fuere portador legítimo de la aceptación. (*Art. 503, Cód. 1829; 38, ley belga; 148, Cód. francés.*)

Como por virtud de la aceptación queda hecho un contrato entre el portador y el aceptante que ha de pagar la letra, y ese contrato sólo puede constar en la letra misma, es rigurosamente lógico el artículo al ordenar que las letras aceptadas se paguen precisamente sobre el ejemplar que contenga la aceptación; y también lo es al preceptuar que si se pagase sobre alguno de los otros, quedará el que lo hiciere, esto es, el pagador, responsable del valor de la letra al tercero que fuere portador legítimo de la aceptación. Lo contrario sería defraudar las esperanzas de éste, que ya contaba, en virtud de la aceptación, con que se le pagaría á su

vencimiento. Y de esta doctrina se deduce, que si el pagador aceptante se negase á pagar la letra que aceptó, deberá protestarse ésta por falta de pago.

Al pagador le queda acción para ser indemnizado contra aquel á quien pagó, y no contra el librador, si existía la provisión.

Art. 496. No podrá el aceptante ser compelido al pago, aun cuando el portador del ejemplar distinto del de la aceptación se comprometa á dar fianza á satisfacción de aquél; pero en este caso, el portador podrá pedir el depósito y formular el protesto en los términos que establece el art. 498.

Si el aceptante admitiere voluntariamente la fianza y realizare el pago, quedará aquélla cancelada de derecho luego que haya prescrito la aceptación que dió motivo al otorgamiento de la fianza. (*Arts. 41 y 42, ley belga.*)

Por el art. 504 del antiguo Código, no se obligaba en este caso al pagador á hacer el pago de la letra sin que el portador afianzase á su satisfacción el valor de ella, y si rehusaba el pago, aun con fianza, tenía lugar el protesto por falta de pago. El nuevo Código, por el párrafo primero del artículo que anotamos, no obliga al pagador, ni aun dándole fianza, á hacer el pago. Pero para dar garantías al portador, le autoriza para pedir el depósito y formular el protesto en los términos que establece el art. 498 de que hemos hablado. Y si el aceptante admitiese voluntariamente la fianza y realizase el pago, quedará aquélla cancelada de derecho, luego que haya prescrito la aceptación que dió motivo á su otorgamiento.

El preámbulo al proyecto de Código dedica este notable párrafo al artículo que anotamos:

«Y por último, autoriza al aceptante, cuando se le exija el pago por un ejemplar distinto del de la aceptación, para rehusarlo; pues si lo efectuase, continuará en la obligación de abonar el importe de la letra al legítimo tenedor de ella, que el presume sea el portador del ejemplar en que consta la aceptación; ni aun ofreciendo fianza el portador de aquel ejemplar, á satisfacción del aceptante, podrá ser éste compelido al pago. Mas como desde el momento en que le ofrece la fianza hay fundado motivo para suponer que el ejemplar de la aceptación no existe ó ha sufrido extravío, ignorándose su paradero, la resistencia del aceptante á verificar el pago bajo garantía no parece ya justificada; no siendo extraño, por

lo mismo, que inspire á su vez desconfianza al portador que tales pruebas ofrece de su buena fe. Comprendiéndolo así, el proyecto autoriza á éste para exigir del aceptante el depósito del importe de la letra en establecimiento público, ó en persona de su mutua confianza ó designada por el Tribunal, formalizando, en caso de negativa, el oportuno protesto, del mismo modo que si se negare al pago sin motivo alguno. Por lo demás, la fianza prestada por el que se crea legítimo dueño de una letra para percibir su importe, en todos los casos en que no pueda presentar el ejemplar por el cual debe pagarse, sólo subsistirá y producirá sus efectos mientras éste no se presente ó no haya cumplido el término fijado para la prescripción de las acciones que nacen de las letras de cambio, quedando cancelada de derecho en el momento en que se realice uno de estos dos hechos.»

El artículo no es tan explícito como lo es el preámbulo, en lo que á él se refiere. El preámbulo habla del Tribunal para designar la persona en quien ha de constituirse el depósito, sin que el artículo, ni el 492, que trata de un caso igual de depósito, digan nada de Tribunal; y el preámbulo dice que la fianza quedará cancelada cuando se realice uno de estos dos hechos: ó presentar el ejemplar por el cual debe pagarse, ó que haya cumplido el término de su prescripción; y el artículo sólo habla de este último particular. Respecto de esto, creemos que quedará igualmente cancelada la fianza si se presenta el ejemplar de la aceptación antes de prescribir ésta; y en cuanto al Tribunal, sólo en el caso en que las partes soliciten su concurso, si no se ponen de acuerdo, podrá acudir á la autoridad judicial.

Art. 497. Las letras no aceptadas podrán pagarse después de su vencimiento, y no antes, sobre las segundas, terceras ó demás expedidas conforme al art. 448; pero no sobre las copias dadas según lo dispuesto en el art. 449, sin que se acompañe á ellas alguno de los ejemplares expedidos por el librador. (*Arts. 505 y 506, Código 1829.*)

El objeto de este artículo no es otro que el de dar las mayores facilidades al comercio, permitiendo que puedan pagarse letras no aceptadas después de su vencimiento sobre las segundas y demás que se hayan expedido en la forma que la ley ordena por su art. 448. Pero á fin de evitar fraudes y complicaciones, no autoriza á pagar sobre las copias expedidas, conforme al art. 448, que son las que el tenedor exige al tomador á falta

de original, si no se acompaña alguno de los ejemplares expedidos por el librador.

Art. 498. El que hubiere perdido una letra, aceptada ó no, y el que tuviere en su poder una primera aceptada á disposición de la segunda, y carezca de otro ejemplar para solicitar el pago, podrá requerir al pagador para que deposite el importe de la letra en el establecimiento público destinado á este objeto, ó en persona de mutua confianza, ó designada por el juez ó tribunal en caso de discordia; y si el obligado al pago se negare al depósito, se hará constar la resistencia por medio de protesto igual al procedente por falta de pago, y con este documento conservará el reclamante sus derechos contra los que sean responsables á las resultas de la letra. (*Art. 507, Cód. 1829; 68 y 69, ley alemana; 41 y 45, belga; 152 y 153, Cód. francés.*)

Art. 499. Si la letra perdida hubiere sido girada en el extranjero ó en Ultramar, y el portador acreditare su propiedad por sus libros y por la correspondencia de la persona de quien hubo la letra, ó por certificación del corredor que hubiere intervenido en la negociación, tendrá derecho á que se le entregue su valor, si, además de esta prueba, prestare fianza bastante; cuyos efectos subsistirán hasta que se presente el ejemplar de la letra dado por el mismo librador, ó hasta que ésta haya prescrito. (*Art. 508, Cód. 1829; 73, ley alemana; 42 y 45, belga.*)

Art. 500. La reclamación del ejemplar que haya de sustituir á la letra perdida, deberá hacerse por el último tenedor á su cedente, y así sucesivamente de uno á otro endosante, hasta llegar al librador. ®

Ninguno podrá rehusar la prestación de su nombre é interposición de sus oficios para que sea expedido el nuevo ejemplar, satisfaciendo el dueño de la letra los gastos que se causen hasta obtenerlo. (*Art. 509, Cód. 1829; 44, ley belga; 154, Cód. francés.*)

La disposición del primero de estos artículos está inspirada en los mismos fundamentos que las contenidas en los 492 y 496. Amparar al

portador de buena fe que por el momento está imposibilitado de cobrar una letra á su favor, por falta de alguna formalidad de la ley, y no desamparar á su vez al pagador, que tiene derecho á exigir todas las formalidades legales para evitar que pueda ser sorprendida asimismo su buena fe.

Este artículo ya habla de la intervención del Tribunal caso de discordia; y en cuanto á la forma de hacer el protesto, si bien el artículo dice que se haga igual al precedente por falta de pago, si la letra se hubiere perdido, no puede estar incluida en el protesto la copia de ella, porque mal puede extenderse si no hay original á que referirse.

En cuanto al segundo artículo, como ya la buena fe del portador está más acreditada, le da derecho á que se le entregue el valor de la letra, siempre que pruebe sus derechos, y además dé fianza bastante, sin que en tal caso el pagador pueda negarse á hacer la entrega, ni haya tampoco necesidad de depósito, porque en este caso la negativa del pagador sería muy sospechosa.

El último de los artículos agrupados concluye con lo referente á letras perdidas, y sus dos disposiciones son seguramente ajustadas al espíritu general de la ley en la materia.

Respecto á los gastos, queda á salvo el recurso del portador contra el mandatario á quien se hubiera entregado el primer ejemplar y lo hubiese perdido.

Art. 501. Los pagos hechos á cuenta del importe de una letra por la persona á cuyo cargo estuviere girada, disminuirán en otro tanto la responsabilidad del librador y de los endosantes. (*Art. 510, Cód. 1829; párr. 1º, art. 46, ley belga; párr. 1º, art. 156, Código francés.*)

El pagador de una letra tiene la obligación de pagar todo su importe, y si no lo hace, sin eximirse de su responsabilidad, alcanza ésta también al librador y endosante; pero si pagó parte de la letra, en la misma proporción que pague disminuye la responsabilidad de aquéllos, pues en cierto modo son deudores subsidiarios.

SECCIÓN OCTAVA

DE LOS PROTESTOS

Llámase *protesto* á las diligencias que se practican para hacer constar que una letra de cambio no ha sido aceptada ó pagada por aquel á cuyo cargo se gira. Es un requerimiento que se hace á quien se niega, protestando recobrar su importe del dador de ella, con más los gastos, recambios y daños ó perjuicios que se causaren.

También se llama protesto al testimonio que de aquellas diligencias se da al portador de la letra.

Al redactarse el nuevo Código se vió el legislador en la necesidad de tener presente, porque así se lo exigía la experiencia, que la había puesto de manifiesto, la necesidad de reformar la doctrina establecida por el antiguo Código, respecto á los protestos, ampliándola y completándola en algunos puntos no previstos, alcanzando la reforma al tiempo en que habrán de hacerse los protestos, á los gastos que los mismos originan, personas que han de intervenir y forma de redactarlos. Al examinar cada uno de los artículos donde esos preceptos tienen su sanción, veremos si, con efecto, la reforma está en su lugar.

Art. 502. La falta de aceptación ó de pago de las letras de cambio deberá acreditarse por medio de protesto, sin que el haber sacado el primero exima al portador de sacar el segundo, y sin que ni por fallecimiento de la persona á cuyo cargo se gira, ni por su estado de quiebra, pueda dispensarse al portador de verificar el protesto. (*Arts. 511, 523 y 524, Cód. 1829; 41, ley alemana; 163, Cód. francés.*)

Art. 503. Todo protesto por falta de aceptación ó de pago, impone á la persona que hubiere dado lugar á él la responsabilidad de gastos, daños y perjuicios. ®

El artículo primero de los que anotamos sienta como regla general, absoluta y sin excepción, que el protesto es un requisito indispensable para que el portador de una letra que no se acepta, debiendo hacerlo, ó que aceptada no se paga, pueda hacer valer sus derechos de portador de

portador de buena fe que por el momento está imposibilitado de cobrar una letra á su favor, por falta de alguna formalidad de la ley, y no desamparar á su vez al pagador, que tiene derecho á exigir todas las formalidades legales para evitar que pueda ser sorprendida asimismo su buena fe.

Este artículo ya habla de la intervención del Tribunal caso de discordia; y en cuanto á la forma de hacer el protesto, si bien el artículo dice que se haga igual al precedente por falta de pago, si la letra se hubiere perdido, no puede estar incluida en el protesto la copia de ella, porque mal puede extenderse si no hay original á que referirse.

En cuanto al segundo artículo, como ya la buena fe del portador está más acreditada, le da derecho á que se le entregue el valor de la letra, siempre que pruebe sus derechos, y además dé fianza bastante, sin que en tal caso el pagador pueda negarse á hacer la entrega, ni haya tampoco necesidad de depósito, porque en este caso la negativa del pagador sería muy sospechosa.

El último de los artículos agrupados concluye con lo referente á letras perdidas, y sus dos disposiciones son seguramente ajustadas al espíritu general de la ley en la materia.

Respecto á los gastos, queda á salvo el recurso del portador contra el mandatario á quien se hubiera entregado el primer ejemplar y lo hubiese perdido.

Art. 501. Los pagos hechos á cuenta del importe de una letra por la persona á cuyo cargo estuviere girada, disminuirán en otro tanto la responsabilidad del librador y de los endosantes. (*Art. 510, Cód. 1829; párr. 1º, art. 46, ley belga; párr. 1º, art. 156, Código francés.*)

El pagador de una letra tiene la obligación de pagar todo su importe, y si no lo hace, sin eximirse de su responsabilidad, alcanza ésta también al librador y endosante; pero si pagó parte de la letra, en la misma proporción que pague disminuye la responsabilidad de aquéllos, pues en cierto modo son deudores subsidiarios.

SECCIÓN OCTAVA

DE LOS PROTESTOS

Llámase *protesto* á las diligencias que se practican para hacer constar que una letra de cambio no ha sido aceptada ó pagada por aquel á cuyo cargo se gira. Es un requerimiento que se hace á quien se niega, protestando recobrar su importe del dador de ella, con más los gastos, recambios y daños ó perjuicios que se causaren.

También se llama protesto al testimonio que de aquellas diligencias se da al portador de la letra.

Al redactarse el nuevo Código se vió el legislador en la necesidad de tener presente, porque así se lo exigía la experiencia, que la había puesto de manifiesto, la necesidad de reformar la doctrina establecida por el antiguo Código, respecto á los protestos, ampliándola y completándola en algunos puntos no previstos, alcanzando la reforma al tiempo en que habrán de hacerse los protestos, á los gastos que los mismos originan, personas que han de intervenir y forma de redactarlos. Al examinar cada uno de los artículos donde esos preceptos tienen su sanción, veremos si, con efecto, la reforma está en su lugar.

Art. 502. La falta de aceptación ó de pago de las letras de cambio deberá acreditarse por medio de protesto, sin que el haber sacado el primero exima al portador de sacar el segundo, y sin que ni por fallecimiento de la persona á cuyo cargo se gira, ni por su estado de quiebra, pueda dispensarse al portador de verificar el protesto. (*Arts. 511, 523 y 524, Cód. 1829; 41, ley alemana; 163, Cód. francés.*)

Art. 503. Todo protesto por falta de aceptación ó de pago, impone á la persona que hubiere dado lugar á él la responsabilidad de gastos, daños y perjuicios. ®

El artículo primero de los que anotamos sienta como regla general, absoluta y sin excepción, que el protesto es un requisito indispensable para que el portador de una letra que no se acepta, debiendo hacerlo, ó que aceptada no se paga, pueda hacer valer sus derechos de portador de

ella. Y el artículo es tan expresivo, que no necesita comentario alguno.

En cuanto al segundo, creemos que no tiene la mejor redacción.

Dice el artículo, que todo protesto por falta de aceptación ó de pago, impone á la persona que hubiere dado lugar á él la responsabilidad de gastos, daños y perjuicios. Ahora bien; tomando estas palabras en su sentido gramatical, parece que la persona que no acepta la letra ó que no paga, es la que da lugar al protesto, puesto que si hubiera aceptado ó pagado, no habría necesidad de esas diligencias, y que sólo por sus negativas ha habido que hacer.

Así lo entendió el Código anterior, que en su art. 517 ordenaba que se concluyera el acta del protesto con la conminación de gastos y perjuicios á cargo de la misma persona (á la que se hace el requerimiento) por la falta de aceptación ó de pago. Así se ha venido entendiendo, sin dificultad, y así lo declaró también el Tribunal Supremo en su sentencia de 5 de Diciembre de 1882, diciendo que los gastos de protestos y resaca ocasionados por no haber aceptado y pagado una letra girada á cargo de uno por importe no satisfecho del género vendido, así como los intereses de la cantidad que dejó de satisfacer, son cargo del pagador; y la sentencia que le absolviera de estas obligaciones infringiría la ley.

Pero que el nuevo Código ha querido reformar este punto, no cabe duda alguna. Así lo dice el preámbulo de una manera terminante:

«De injusta—dice—se ha calificado, y con fundamento, la disposición del Código anterior, que impone en términos absolutos, al que rehusa la aceptación ó pago de una letra, la responsabilidad de los gastos y perjuicios consiguientes al protesto, porque la negativa del librado puede fundarse en causas legítimas, como carecer de fondos pertenecientes al librador, no acreditar el portador su personalidad y otras semejantes. Según los principios de derecho, aquellos gastos y perjuicios deben recaer exclusivamente sobre la persona que, por su culpa, dió lugar á ellos, ya sea el librador, los endosantes, el librado ó el mismo portador, y así lo declara el proyecto.»

Pero no lo declara—añadimos nosotros—de una manera tan expresiva, tan fuera de duda. Hubiérase copiado en el artículo el final del párrafo del preámbulo que acabamos de citar, y no habría duda alguna.

Lo que la ley quiere es que pague quien tenga culpa, ó quien por su culpa dé lugar al protesto. Si, por ejemplo, el librador gira una letra á cargo de persona que no le es deudora, y no la hace provisión de fondos, si la letra se protesta justamente, del librador será la responsabilidad de gastos, daños y perjuicios: si el endosante ó endosantes han omitido en el endoso el nombre de la persona á quien se transmite, el concepto en que lo hacen, la fecha, etc., por su culpa, se protestará la letra y ellos serán

los responsables; si el portador no acredita su personalidad, suya será la culpa, y por tanto, la responsabilidad; y si el pagador no acepta ó no paga, sin excusa justa, él es el responsable.

Art. 504. Para que sea eficaz el protesto, deberá necesariamente reunir las condiciones siguientes:

1ª Hacerse antes de la puesta del sol del día siguiente al en que se hubiere negado la aceptación ó el pago; y si aquél fuere feriado, en el primer día hábil.

2ª Otorgarse ante notario público.

3ª Entenderse las diligencias con el sujeto á cuyo cargo esté girada la letra, en el domicilio donde corresponda evacuarlas, si en éste pudiera ser habido; y, no encontrándose en él, con los dependientes, si los tuviere; ó, en defecto de éstos, con su mujer, hijos ó criados, ó con el vecino de que habla el art. 505.

4ª Contener copia literal de la letra, de la aceptación, si la tuviere, y de todos los endosos é indicaciones comprendidos en la misma.

5ª Hacer constar el requerimiento á la persona que debe aceptar ó pagar la letra; y, no estando presente, á aquella con quien se entiendan las diligencias.

6ª Reproducir asimismo la contestación dada al requerimiento.

7ª Expresar en la misma forma la conminación de ser los gastos y perjuicios á cargo de la persona que hubiere dado lugar á ellos.

8ª Estar firmado por la persona á quien se haga, y, no sabiendo ó no pudiendo, por dos testigos presentes.

9ª Expresar la fecha y hora en que se ha practicado el protesto.

10ª Dejar en el acto extendida copia del mismo en papel común á la persona con quien se hubieren entendido las diligencias. (Artículos 512, 513, 514 y 517, Cód. 1829; 87 y 88, ley alemana; 1º y 3º, ley belga sobre protestos de 10 de Julio de 1877; 173 y 174, Código francés; 303 y 305, italiano.)

También por este artículo, y con relación al 514 del Código anterior, se introducen reformas importantes y justas. Su objeto es fijar de una

manera precisa las circunstancias ó condiciones que ha de reunir en su forma el protesto.

El Código anterior ordenaba que los protestos habían de evacuarse antes de las tres de la tarde; plazo angustioso, puesto que dada la hora ordinaria en que comienzan los negocios, hasta las tres de la tarde no hay tiempo suficiente para formalizar estos actos, sobre todo en plazas mercantiles de alguna importancia, y por eso el nuevo Código amplía el plazo hasta la puesta del sol. Como dice la exposición de motivos, con esto tampoco se causa ningún perjuicio, toda vez que según el Código, hasta ese momento no puede hacerse uso ninguno de la diligencia del protesto, estando prohibido al Notario autorizante entregar el testimonio del mismo y las letras protestadas antes de aquella hora.

Por el Código anterior se suscitó la duda sobre cuándo debía protestarse la letra de cambio por falta de pago, si en el mismo día del vencimiento ó al siguiente, como el de falta de aceptación. La duda la resolvió la Real orden de 21 de Marzo de 1882, y conforme con ella este artículo, por la condición primera, declara que el protesto se hará al día siguiente en que se hubiese negado la aceptación ó el pago, y si aquél fuese feriado, en el primer día hábil.

La Real orden de 7 de Febrero de 1846 resolvió á este efecto, que por día *feriado*, y para los actos del protesto, no pueden entenderse sino los festivos de precepto en que no se puede trabajar, ni están abiertos al giro los escritorios de los comerciantes, y de ningún modo los días de media fiesta, ni vacación de Tribunales.

La condición segunda de este artículo exige que el protesto ha de otorgarse ante Notario público. Si no se hiciere así, el protesto sería nulo, circunstancia que deben tener en cuenta los comerciantes para no prestarse á firmar ningún requerimiento que les hiciese otra persona que no sea el Notario, que por su carácter no puede delegar sus atribuciones en dependientes, sino desempeñarlas personalmente.

Otra de las condiciones del protesto, es que las diligencias del mismo se entiendan con el sujeto á cuyo cargo esté girada la letra, en el domicilio donde corresponda evacuarlas, si fuese habido; en su defecto, con los dependientes, si los tuviere, ó en defecto de éstos, su mujer, hijos ó criados, ó con el vecino de que habla el art. 505, del que en su lugar nos ocupamos. Para evitar dudas, creemos que el Notario requirente irá preguntando sucesivamente, y por el orden que los pone el artículo, para hacer el requerimiento, teniendo presente que los dependientes de que habla son, como decía el anterior Código, los de su tráfico.

Las demás circunstancias del artículo no ofrecen dificultad, por estar expresivamente redactadas. La falta de cualquiera de esas circunstan-

cias ó requisitos harán ineficaz el protesto, siempre que esas circunstancias puedan cumplirse.

El Tribunal Supremo ha declarado, por sentencia de 26 de Diciembre de 1879, que determinándose el acta notarial, con las solemnidades y condiciones que se especifican, como la forma sustancial del protesto, so pena de nulidad, no cabe otra prueba que la del acta, por ser la única que hace fe en derecho, y porque siendo de derecho público, no es lícito sustituirla ni alterarla por los particulares, ni por los Tribunales.

Art. 505. El domicilio legal para practicar las diligencias del protesto, será:

1º El designado en la letra.

2º En defecto de esta designación, el que tenga de presente el pagador.

3º A falta de ambos, el último que se le hubiere conocido.

No constando el domicilio del librado en ninguno de los tres sitios anteriormente señalados, se acudirá á un vecino con casa abierta, del lugar donde hubiere de tener efecto la aceptación y el pago, con quien se entenderán las diligencias y á quien se entregará la copia. (*Art. 515, Cód. 1829; 91, ley alemana; 2º, ley belga; 304, Cód. italiano.*)

Este artículo, encaminado á fijar el domicilio legal para practicar las diligencias del protesto, ha hecho alguna variación de importancia, consignada en su último párrafo, pues lo demás del artículo está tomado exactamente del 515 del Código anterior, y no ofrece dificultad.

Este decía, que no constando el domicilio del pagador en ninguna de las formas dichas, se indagase el que tuviera de la autoridad municipal local, y con la persona que la ejerciera se entenderían las diligencias del protesto. El nuevo Código ha preferido al vecino con casa abierta del lugar donde hubiese de tener efecto la aceptación y el pago; porque el carácter que la legislación administrativa moderna atribuye á los Alcaldes, se opone á que se entiendan con ellos las diligencias del protesto, cuando es desconocido el domicilio del librador, y porque además, tratándose de relaciones de derecho privado, parece más adecuada la intervención de un particular de suficiente arraigo que la de una autoridad que tiene á su cargo importantes y asiduos deberes que ocupan constantemente su atención. El vecino se procurará que sea el más próximo al domicilio del librado, ó al que últimamente se le hubiere conocido.

Art. 506. Sea cual fuere la hora á que se saque el protesto, los notarios retendrán en su poder las letras, sin entregar éstas ni el testimonio del protesto al portador hasta la puesta del sol del día en que se hubiese hecho; y si el protesto fuere por falta de pago, y el pagador se presentase entretanto á satisfacer el importe de la letra y los gastos del protesto, admitirán el pago, haciéndole entrega de la letra con diligencia en la misma de haberse pagado y cancelado el protesto. (*Art. 521, Cód. 1829.*)

Este artículo tiende á favorecer en lo posible al pagador de una letra de cambio, dándole un plazo que, aunque de horas, puede ser de importancia, por la especialidad del comercio, y muchas veces decisivo, para que pueda cumplir con lo que algunas horas antes le fuera imposible.

Los autores opinan, que si el protesto se hubiere hecho por falta de la aceptación de la letra, si el pagador se presenta á aceptarla, deben admitir la aceptación como el pago.

Art. 507. Si la letra protestada contuviere indicaciones, se hará constar en el protesto el requerimiento á las personas indicadas, y sus contestaciones y la aceptación ó el pago si se hubieren prestado á verificarlo. (*Art. 519, Cód. de 1829; núm. 5º, art. 87, ley alemana; art. 8º, ley belga.*)

En tales casos, si las indicaciones estuvieren hechas para la misma plaza, el término para la ultimación y entrega del protesto se ampliará hasta las once de la mañana del día siguiente hábil.

Si las indicaciones fuesen para plaza diferente, se cerrará el protesto como si no las contuviere, pudiendo el tenedor de la letra acudir á ellas dentro de un término que no exceda del doble tiempo que el que emplea el correo para llegar al mismo lugar desde el primeramente señalado, requiriendo notarialmente por su orden á las personas indicadas en cada plaza, y renovando con las mismas el protesto, si hubiere motivo para éste.

Sólo el precepto del primer párrafo de este artículo estaba consignado en el 519 del Código anterior. No distinguía las indicaciones hechas para la misma plaza de las que se hicieren para plaza diferente, ni fijaba el

término dentro del cual debía practicarse el protesto á que diese lugar, en cada una de dichas circunstancias, la negativa de las personas indicadas; y el nuevo Código llena este vacío en sus dos últimos párrafos, por medio de disposiciones tan justas como equitativas, de acuerdo con la verdadera naturaleza de las operaciones mercantiles. Los términos que se señalan para la ultimación y entrega del protesto, tanto los de la misma plaza como los de plaza diferente, nos parecen suficientes al objeto que se propone la ley.

Art. 508. Todas las diligencias del protesto de una letra habrán de redactarse en un mismo documento, extendiéndose sucesivamente por el orden con que se practiquen.

De este documento dará el notario copia testimoniada al portador, devolviéndole la letra original. (*Art. 520, Cód. 1829.*)

Art. 509. Ningún acto ni documento podrá suplir la omisión y falta del protesto, para la conservación de las acciones que competen al portador contra las personas responsables á las resultas de la letra. (*Art. 522, Cód. 1829; 175, francés; párr. 1º, art. 307 italiano.*)

Ninguna dificultad pueden ofrecer estos dos artículos; sus preceptos son terminantes y absolutos.

Art. 510. Si la persona á cuyo cargo se giró la letra se constituyere en quiebra, podrá protestarse por falta de pago aun antes del vencimiento; y protestada, tendrá el portador expedito su derecho contra los responsables á las resultas de la letra. (*Art. 525, Cód. 1829; 163, francés.*)

Este precepto, que ya contenía el Código anterior en su artículo 525, está establecido, como otros muchos de la ley, en favor del portador de la letra de cambio. La razón de permitirse aquí una excepción á la regla general de que las letras no pueden protestarse antes de su vencimiento, es por la presunción de que el pagador que se ha constituido en quiebra, por no poder cumplir con sus obligaciones, no ha de pagar seguramente una letra que ha de vencer después de la quiebra y cuando ya no tenga la libre disposición de sus bienes.

SECCIÓN NOVENA

DE LA INTERVENCIÓN EN LA ACEPTACIÓN Y PAGO

Se entiende por *intervención* en la letra de cambio el acto por el que un tercero declara que acepta por cuenta del librador ó de cualquiera de los endosantes una letra de cambio protestada por falta de aceptación ó de pago.

Como se ve, la intervención puede ser en dos casos: en el de falta de aceptación ó en el de falta de pago de la letra. De ambos casos se ocupa esta sección.

No puede desconocerse la grande utilidad de la intervención de la letra en el comercio, porque favorece el crédito de los firmantes, sostiene los contratos de cambio, y evita las desconfianzas y temores que el protesto ha originado.

El que presta la intervención y paga, se subroga en los derechos y acciones del portador de la letra contra los que estaban por ella obligados.

Art. 511. Si protestada una letra de cambio por falta de aceptación ó de pago, se presentare un tercero ofreciendo aceptarla ó pagarla por cuenta del librador ó por la de cualquiera de los endosantes, aun cuando no haya previo mandato para hacerlo, se le admitirá la intervención para la aceptación ó el pago, haciéndose constar una ú otro á continuación del protesto, bajo la firma del que hubiere intervenido y del notario, expresándose en la diligencia el nombre de la persona por cuya cuenta se haya verificado la intervención.

Si se presentaren varias personas á prestar su intervención, será preferido el que lo hiciere por el librador; y si todos quisieren intervenir por endosantes, será preferido el que lo haga por el de fecha anterior. (*Arts. 526, 527 y 533, Cód. 1829; 56 y 62, ley alemana; 17, 49 y 50, ley belga; 158 y 159, Cód. francés; 269, 270, 272 y 299, italiano.*)

Como se ve, este artículo habla de las dos clases de intervención ó de

los dos casos en que la intervención tiene lugar: por falta de aceptación de la letra, ó por falta de pago de la misma.

Sin motivo, á nuestro juicio, se suscitó la duda de si podria ser admitida la intervención antes del protesto. Y decimos que sin motivo se suscitó la duda, porque ni la letra, ni el espíritu del Código anterior ni del actual, dan lugar á ella.

Ambos, de una manera terminante, dicen que si *protestada* una letra, tanto para la aceptación como para el pago, se presentare un tercero ofreciendo aceptarla ó pagarla, se le admitirá la intervención. Es, pues, indispensable para admitir ésta que la letra haya sido protestada. Si, como dicen los Sres. La Serna y Reus, antes de protestarse la letra se presentare un tercero á aceptarla ó pagarla, podrá ser considerado, cuando más, como un gestor de negocios de aquel contra el que se libró la letra, pero no un verdadero interventor, con los derechos y acciones de éste; porque, como dice el Sr. Escriche, hasta después del protesto nada prueba que la letra no ha de ser aceptada por la persona contra quien se ha girado. Y es más; creemos que si el portador de la letra no presenta ésta al aceptante ó pagador, y en su caso no la protesta, no quedará relevado de sus obligaciones de tal portador, por más que otra persona se ofrezca á aceptarla ó pagarla.

Al decir el artículo que la intervención puede prestarla un *tercero*, demuestra claramente que no pueden prestarla ni el librador ni los endosantes, porque están ya tan obligados al pago de la letra, que no pueden estarlo más. Pero según los autores, si el librador y los indicados, porque desde que se niegan á aceptar ó pagar, quedan del todo extraños á la letra.

El interventor puede intervenir por cuenta del librador ó por cualquiera de los endosantes; porque como todos son igualmente responsables de la falta de la aceptación ó de pago, todos tienen el mismo interés en que un tercero intervenga por ellos.

Dice este artículo que el tercero puede intervenir, aun cuando no haya previo mandato para hacerlo. Generalmente suele ser la intervención por mandato expreso de los obligados; pero en beneficio de éstos se admite como una obligación espontánea, contraída sin petición, sin consentimiento, y aun contra la voluntad de los favorecidos, porque á éstos nunca puede perjudicar el acto de quien se obliga por ellos, honrando sus firmas, y los liberta á la vez de grandes compromisos.

El que interviene por obligación espontánea, celebra con los obligados á hacer lo que él ha hecho el cuasi-contrato llamado *negotiorum gestio*, que obliga al dueño del negocio á la satisfacción de los gastos hechos por el gerente.

Otra prueba de que el protesto es necesario, la presenta este mismo artículo cuando dice que se haga constar la aceptación ó el pago á continuación del protesto; precepto que evita todas las dudas sobre la manera ó forma de la intervención.

La firma del que hubiere intervenido, con la del Notario, sin exigir la de los demás obligados, ni aun la del tenedor de la letra, es necesaria, porque sólo él es el obligado, y sin ella no habría suficiente prueba para acreditar su consentimiento. La expresión del nombre por quien se interviene, es también de todo punto necesaria, ya para libertar á éste de su obligación principal de aceptante ó pagador, ya para exigirle el cumplimiento de la que contrae con la persona que interviene.

El nuevo Código prevé, por el segundo párrafo del artículo, que varias personas se presenten á prestar su intervención; y al efecto, prefiere, en primer término, al que lo hiciese por el librador, como obligado responsable á todos, si la letra no se acepta ó paga; y si por los endosantes, por la misma razón, el que lo haga por el de fecha anterior. Si dos ó más se presentasen á intervenir por una misma persona, aun cuando la ley no lo dice, creemos que deberá ser preferido el que obre en virtud de mandato de dicha persona, sobre el que se ofrezca á hacerlo oficiosamente.

Art. 512. El que prestare su intervención en el protesto de una letra de cambio, si la aceptare, quedará responsable á su pago como si hubiese sido girada á su cargo, debiendo dar aviso de su aceptación, por el correo más próximo, á la persona por quien ha intervenido; y si la pagare, se subrogará en los derechos del portador mediante el cumplimiento de las obligaciones prescritas á éste, con las limitaciones siguientes:

1ª Pagándola por cuenta del librador, sólo éste le responderá de la cantidad desembolsada, quedando libres los endosantes.

2ª Pagándola por cuenta de uno de éstos, tendrá el derecho de repetir contra el mismo librador, contra el endosante por cuenta de quien intervino y contra los demás que le precedan en el orden de los endosos, pero no contra los que sean posteriores. (Arts. 528 y 531, Cód. 1829; 60, 61 y 63, ley alemana; 18, 19 y 50, belga; 159, Cód. francés; 271, 273, 300 y 301, italiano.)

La redacción de este artículo es distinta de la del 528, correspondiente al Código de 1829. Este sólo decía que, el que aceptase una letra por

intervención, quedaba responsable, etc. El artículo que anotamos dice, que el que prestase su intervención *en el protesto* de una letra de cambio, si la aceptase, quedará responsable, etc. Parece, por la letra de la ley, que la intervención puede hacerse en el protesto de la letra; pero como ha dicho antes, y es, en efecto, la intervención sólo tiene lugar protestada una letra por falta de aceptación ó de pago, nos parece que es una mala redacción del artículo, y que lo que quiere decir es, que el que prestase su intervención «por virtud del protesto», toda vez que el artículo anterior dice que la aceptación ó el pago del que interviene se haga constar «á continuación del protesto», si aceptase la letra, quedará responsable á su pago, como si hubiese sido girada á su cargo.

Parece que por la naturaleza de la letra de cambio, si aceptada por intervención, por haber sido protestada por negarse á hacerlo el obligado á ello, para que en la misma letra pudiera la persona que haya aceptado por intervención ú otra intervenir para pagarla, era necesario que el verdadero pagador se negase á pagar y que se protestase por falta de pago. Es decir, que el que aceptare una letra por intervención, no quedaba obligado por este hecho á pagarla, sino que era preciso una nueva intervención de pago, así como con el pagador son necesarios dos actos: el de aceptación, si la letra lo exige, y el de pago.

Pero este artículo dispone lo contrario. La razón es, que el que acepta una letra por intervención se pone en el lugar contra quien se giró la letra; y si bien es cierto que en las letras hay esos dos actos, aquí los verifica el aceptante por intervención.

El aviso que la ley le ordena dar en tal caso, tiene por objeto evitar que el librador, ignorante de la intervención, haga provisión de fondos al que debía aceptarla y no aceptó; y si dejare de dar ese aviso, sería responsable de los perjuicios que por tal omisión se pudieran causar.

Como el artículo obliga al aceptante por intervención á pagar la letra á su vencimiento, si la pagase, se subroga en los derechos del portador, mediante el cumplimiento de las obligaciones prescritas á éste, con las limitaciones que enumera el artículo.

Es la primera, que pagándola por cuenta del librador, sólo éste le responderá de la cantidad desembolsada, quedando libres los endosantes; y segunda, que pagándola por cuenta de uno de éstos, tendrá el derecho de repetir contra el librador, contra el endosante por cuenta de quien intervino, y contra los demás que le precedan en el orden de los endosos; pero no contra los que sean posteriores.

La razón de estas limitaciones es muy sencilla. Si el interviniente pagase por cuenta del librador, sólo tendrá recurso contra él y no contra los endosantes; porque con su pago solamente se hace acreedor de aquél

y no de éstos; y si pagase por cuenta de un endosante, no quedarán libres de su repetición sino los endosantes posteriores, por la misma razón de que se hace acreedor de todos, menos de éstos últimos.

El Sr. Escriche pone á este efecto un ejemplo que explica prácticamente el sentido y alcance de la ley. Supongamos, dice, que una letra de cambio se libra por Pedro á cargo de Juan, y se endosa: 1º, por Pablo; 2º, por José; 3º, por Luis; 4º, por León; llega el día del vencimiento, Juan se niega á pagarla, el portador la protesta, yo me presento en intervención y hago el pago por cuenta de José: los endosantes posteriores á José, esto es, Luis y León, quedan libres de responsabilidad; pero siguen todavía obligados Pedro, Pablo y José: José para conmigo, pues que he pagado por él; Pablo para con José, y el librador Pedro para con Pablo.

No ha sido por todos aceptada esta preferencia de la ley que, en opinión de algún tratadista, no debía señalarse en el Código, porque según él, se puede causar un perjuicio al interventor que se le obliga á tomar el endosante de fecha anterior, impidiéndole dirigirse á los posteriores en el caso de que le fuera preciso; y aun cuando así se evitan muchas cuestiones, mediando buena fe, éstas no se suscitan, y lo natural es presumir ésta y dejar más amplitud al interventor. Desgraciadamente no siempre hay buena fe, y la ley hace bien en prever y evitar las cuestiones.

Art. 513. La intervención en la aceptación no privará al portador de la letra protestada del derecho á exigir del librador ó de los endosantes el afianzamiento á las resultas que ésta tenga. (*Artículo 529, Cód. 1829; 19, ley belga.*)

Si la ley no sancionase esta disposición, la intervención podría disminuir las garantías del portador de la letra.

Art. 514. Si el que no aceptó una letra, dando lugar al protesto por esta falta, se prestare á pagarla á su vencimiento, le será admitido el pago con preferencia al que intervino ó quiso intervenir para la aceptación ó el pago; pero serán de su cuenta los gastos causados por no haber aceptado la letra á su tiempo. (*Art. 530, Cód. 1829; 159, francés.*)

Encontramos muy justa esta preferencia de la ley, no sólo porque la persona á cuyo cargo estaba girada la letra es la que tiene orden del librador para pagarla, sino también porque pudiera suceder que el que in-

tervino en la aceptación y cualquiera otro que quisiera intervenir en el pago, sea, más bien que amigo del honor de la firma, un verdadero especulador que se proponga por objeto arrancar sacrificios de parte de alguna de las personas responsables. Pero al mismo tiempo que la ley al darle esa preferencia le da los medios de reparar un perjuicio ó su descrédito, le impone justamente la obligación de pagar los gastos causados por no haber aceptado la letra á su tiempo; porque no debe pagarlos el portador de la letra, ni menos pueden imponerse al que intervino para favorecer al que debió pagar á su tiempo.

Los Sres. La Serna y Reus suscitaron la duda de si el que dejó de aceptar y después pagó tendrá derecho para reclamar del librador esos gastos. Para resolverla distinguen los casos en que el pagador hubiera dado orden para que se girase la letra, y en que tenía fondos del librador, de los que ni una ni otra cosa sucediese. En los primeros creen que no tendrá derecho alguno para reclamar, pero sí en los segundos; fundando la diferencia en que en unos casos estaba obligado á la aceptación y no en los otros.

Art. 515. El que interviniere en el pago de una letra perjudicada, no tendrá otra acción que la que competiría al portador contra el librador que no hubiere hecho á tiempo provisión de fondos, ó contra aquel que conservara en su poder el valor de la letra sin haber hecho su entrega ó reembolso. (*Art. 532, Cód. 1829; 159, francés.*)

En el antiguo Código este precepto sólo alcanzaba al librador que no hubiese hecho provisión de fondos; y el artículo que anotamos lo amplía á aquel que conserva en su poder el valor de la letra, sin haber hecho su entrega ó reembolso. Nos parece acertado que la ley haya equiparado los dos casos, porque en ambos cae la responsabilidad sobre quien por su culpa ó negligencia la merece.

SECCIÓN DÉCIMA

DE LAS ACCIONES QUE COMPETEN AL PORTADOR DE UNA LETRA
DE CAMBIO

Así como la ley ha impuesto al portador de una letra de cambio obligaciones ineludibles, que ha de cumplir si quiere colocarse dentro de la esfera del Derecho mercantil, así le ha concedido también acciones que podrá ejercitar contra las personas que con él se obligaron.

En esta sección ha hecho el nuevo Código reformas que no carecen de importancia. Consisten éstas en conceder al librador acción ejecutiva contra el aceptante para compelerle al pago de la letra; distinguir las acciones que puede entablar el portador contra el librador, endosante y aceptante para el pago ó reembolso de la misma, de las que le corresponden para exigir el afianzamiento ó el depósito de su importe; dispensar al mismo portador de la necesidad de acompañar la letra con la demanda ejecutiva en que reclame dicho afianzamiento, por la imposibilidad que existe en la mayoría de los casos de llenar este requisito prevenido en la legislación vigente hasta ahora; y por último, referirse á la Ley de Enjuiciamiento civil en cuanto á las excepciones admisibles en los juicios ejecutivos promovidos por consecuencia de una letra de cambio.

El Tribunal Supremo ha declarado, en sentencia de 17 de Marzo de 1882, que las acciones que proceden del contrato de letras de cambio, serán contra las varias personas responsables á su pago.

Art. 516. En defecto de pago de una letra de cambio presentada y protestada en tiempo y forma, el portador tendrá derecho á exigir del aceptante, del librador ó de cualquiera de los endosantes el reembolso con los gastos de protesto y recambio; pero intentada la acción contra alguno de ellos, no podrá dirigirla contra los demás sino en caso de insolvencia del demandado. (*Arts. 534 y 535, Cód. 1829; 164, francés; 312, italiano.*)

Téngase en cuenta, para los efectos de este artículo, que, según el 467, esta responsabilidad cesa por parte del endosante que al tiempo de transmitir la letra haya puesto la cláusula de *sin mi responsabilidad*. En

este caso, el portador de que habla el artículo que nos ocupa no tendrá el derecho que contra tal endosante se concede; porque, según aquel artículo, en tal caso ese endosante sólo responde de la identidad de la persona cedente ó del derecho con que hace la cesión ó endoso.

Por sentencia del Tribunal Supremo de 15 de Diciembre de 1880, se ha declarado que la obligación que impone al tomador de la letra las cláusulas «valor en cuenta» y «valor entendido» está subordinada á la forma y condiciones convenidas al celebrar el contrato de cambio, y es preciso acreditarlo por otros medios que la letra misma, en donde no está más que indicado.

Art. 517. Si el portador de la letra protestada dirigiere su acción contra el aceptante antes que contra el librador y endosantes, hará notificar á todos ellos el protesto por medio de notario público, dentro de los plazos señalados en la sección quinta de este título para recoger la aceptación; y si se dirigiere contra alguno de los segundos, hará dentro de los mismos plazos igual notificación á los demás.

Los endosantes á quienes no se hiciere esta notificación quedarán exentos de responsabilidad, aun cuando el demandado resulte insolvente, y lo mismo se entenderá respecto del librador que probable haber hecho oportunamente provisión de fondos. (*Art. 536, Cód. 1829; 170, francés.*)

Por el artículo anterior se concede al portador de una letra de cambio protestada en tiempo y forma, el derecho para exigir del aceptante, del librador, ó de cualquiera de los endosantes, el reembolso con los gastos, exigiéndole sólo que ejercitada la acción contra alguno de ellos, no podrá dirigirla contra los demás, sino en el caso de insolvencia del demandado. El artículo que anotamos concreta ya los casos en que el portador dirige su acción contra el aceptante antes que contra el librador y endosante ó contra alguno de éstos; y en el primer caso exige que haga notificar á todos ellos el protesto por medio de Notario público, dentro de los plazos señalados para recoger la aceptación; y si se dirigiese contra alguno de los segundos, caso que ha ampliado el nuevo Código, esto es, los endosantes, hará dentro de los mismos plazos igual notificación á los demás.

En este caso, ó sea cuando se dirija la acción contra los endosantes, creen los Sres. La Serna y Reus que no será necesaria la notificación al

aceptante, porque con él se han entendido las diligencias del protesto. Nos parece muy oportuna la observación, aun cuando el artículo diga que se haga igual notificación «á los demás». Y aunque parece que las palabras «á los demás» se refieren sólo á los demás aceptantes, creemos que está también incluido el librador, pues no hay razón para excluirlo.

Los plazos á que el artículo se refiere están fijados en los artículos 470, 474, 472 y 474, de que ya hemos hablado, y á los que nos remitimos.

No dice el artículo desde cuándo han de empezar á correr los términos; pero parece que debe ser desde el día en que se entable la acción, porque esto es lo que se deduce del artículo.

Y hasta tal punto es necesario que el portador haga esas notificaciones, que aquellos endosantes á quienes no se liciere quedarán exentos de responsabilidad, aun cuando el demandado resulte insolvente, entendiéndose lo mismo del librador que probare haber hecho oportunamente provisión de fondos.

Los Sres. La Serna y Reus, comentando igual disposición del Código de 1829, en su art. 535, ya hicieron notar que la pena impuesta al portador era demasiado dura, siendo en este caso el más digno de consideración. A pesar de tan respetable opinión, el nuevo Código no la ha tenido en cuenta, y ha copiado á la letra el antiguo precepto.

Art. 518. Si hecha excusión en los bienes del deudor ejecutado para el pago ó reembolso de una letra, sólo hubiere podido percibir el portador una parte de su crédito, podrá dirigirse contra los demás por el resto de su alcance hasta su completo reembolso, en la forma establecida en el art. 516. (*Art. 537, Cód. 1829.*)

Lo mismo se verificará en el caso de declararse en quiebra el ejecutado; y si todos los responsables de la letra se encontraren en igual caso, tendrá el reclamante derecho á percibir de cada masa el dividendo correspondiente á su crédito, hasta que sea extinguido en su totalidad. (*Art. 538, Cód. 1829.*)

Los dos párrafos de este artículo los constituían los artículos 537 y 538 del Código de 1829, con la sola variación de haber añadido en el primer párrafo, que la forma para dirigirse el portador contra los demás, una vez que del ejecutado no haya podido conseguir el total del valor de la letra, sea la establecida en el art. 516, esto es, primero al aceptante, librador y endosantes, siempre que éstos no hayan puesto en el endoso la cláusula de *sin mi responsabilidad*.

Por la letra del segundo párrafo del artículo que anotamos se ve, que basta que el deudor se declare en quiebra, para que pueda el portador de la letra dirigirse contra los demás responsables, y que la declaración de quiebra se acredite sin necesidad de esperar al resultado del concurso.

Art. 519. El endosante que reembolsare una letra protestada, se subrogará en los derechos del portador de la misma, á saber:

1º Si el protesto fuere por falta de aceptación, contra el librador y los demás endosantes que le precedan en orden, para el afianzamiento del valor de la letra, ó el depósito en defecto de fianza. (*Art. 540, Cód. 1829.*)

2º Si fuere por falta de pago, contra el mismo librador, aceptante y endosantes que le precedan, para el reintegro del valor de la letra y de todos los gastos que hubiere satisfecho. (*Art. 539, Código 1829.*)

Si para hacer el reembolso concurrieren el librador y endosantes, será preferido el librador; y, concurriendo sólo endosantes, el de fecha anterior.

Este artículo contiene varios preceptos que el Código de 1829 consignaba en diferentes artículos. La redacción del que nos ocupa es mejor, y sus disposiciones claras.

En primer lugar, sienta la doctrina de que el endosante que reembolsare una letra protestada se subroga en los derechos del portador de la misma.

Pero como el protesto puede ser por falta de aceptación ó por falta de pago, la ley distingue ambos casos, y especifica con claridad los derechos que en cada uno de ellos tiene ese endosante. Si el protesto lo hubiere sido por falta de aceptación, le da esos derechos contra el librador y los demás endosantes que le precedan en orden, para el afianzamiento del valor de la letra ó el depósito en defecto de fianza; y si fuere por falta de pago, contra el mismo librador, aceptante y endosante que le precedan, para el reintegro del valor de la letra y de todos los gastos que hubiere satisfecho.

La razón de que no se le dé ese derecho contra los endosantes que le sigan, es porque la firma de éstos en nada pudo influir para poner él la suya, puesto que fué anterior.

Por el último párrafo del artículo prevé la ley el caso en que concurran á hacer el reembolso el librador y los endosantes; y en tal caso, prefiere al librador, y concurriendo sólo el endosante, el de fecha anterior.

Esta preferencia es justísima, y la misma que la ley ha establecido para la intervención, y de que ya hemos hablado; puesto que pagando el librador, que en último resultado es el responsable, se evitan las reclamaciones contra los endosantes; y pagando los endosantes más antiguos, disminuye el número de reclamaciones; y porque siendo el librador en el orden de preferencia para dirigir reclamaciones el primero, lo sea también para libertarse de ellas por medio legal, á más de que en él radica la obligación generatriz, y en él descansa el fundamento del contrato, que sólo es en los endosantes una continuación, bajo la garantía que aquél les ofrece.

Art. 520. Tanto el librador como cualquiera de los endosantes de una letra protestada, podrán exigir, luego que llegue á su noticia el protesto, que el portador reciba el importe con los gastos legítimos y les entregue la letra con el protesto y la cuenta de resaca. (*Párr. 1º, art. 542, Cód. 1829.*)

La disposición de este artículo puede, en muchos casos, evitar contiendas judiciales, autorizando á los interesados en que una letra se pague, y que lo son por la responsabilidad que tienen en caso contrario, para que tan luego como llegue á su noticia el protesto, exijan que el portador reciba el importe con los gastos y les entregue la letra con el protesto y resaca. Pero si el portador ya hubiese sacado la resaca, usando de su derecho, no podrá tener lugar lo que en esta parte se dispone.

Art. 521. La acción que nace de las letras de cambio para exigir en sus casos respectivos del librador, aceptantes y endosantes el pago ó el reembolso, será ejecutiva, debiendo despacharse la ejecución, en vista de la letra y del protesto, sin otro requisito que el reconocimiento judicial que hagan de su firma el librador ó endosantes demandados. Igual acción corresponderá al librador contra el aceptante, para compelerle al pago.

El reconocimiento de la firma no será necesario para despachar la ejecución contra el aceptante, cuando no se hubiere puesto tacha de falsedad en el acto del protesto por falta de pago. (*Arts. 543 y 544, Cód. 1829; 323, en relación con el 554 del civil, italiano.*)

El primer miembro del párrafo 4º del artículo que anotamos es exac-

tamente igual á los artículos 543 y 544 del Código anterior, y sus disposiciones son terminantes. Sin embargo, suscitóse una duda ó cuestión, acerca de si, para despachar la ejecución contra los endosantes á instancia del portador de la letra, bastará que se acompañe ésta y la escritura de protesto, ó si deberá además justificar el portador que la letra se presentó para su pago el día del vencimiento. Los Sres. La Serna y Reus opinaron, en nuestro concepto con razón, que hasta la presentación de la letra y el protesto, porque el artículo no se presta á interpretación contraria, puesto que supone que toda letra protestada se ha presentado en el día del vencimiento para el cobro; ateniéndose á lo que generalmente sucede, esto es, que sean activos los que han de recibir el pago en un día señalado y que no den lugar, por su descuido á que una letra quede perjudicada, perdiendo así su derecho contra los endosantes, que es el fundamento de la opinión contraria, porque pudieran pagar éstos un derecho caducado. Por otra parte, ninguna diferencia señala este artículo respecto á los requisitos para despachar la ejecución contra el endosante ó contra el librador, y nada se exige á aquél que se dispense á éste. Ahora, si el derecho del portador contra el endosante hubiera caducado, si hubiere prescrito la obligación, podrá, sin duda, el endosante oponerse á la ejecución, proponiendo la excepción que al efecto le reconozca la ley de Enjuiciamiento civil en el núm. 4º del art. 1464, á cuya ley se refiere el Código que anotamos. Y si el endosante probara la caducidad del derecho, ó la prescripción de la obligación, su excepción sería admitida, la ejecución no prosperaría, y el portador de la letra, ejecutante, sufriría los perjuicios á que diere lugar su negligencia ó su mala fe.

El último miembro del párrafo primero del artículo es nuevo en la ley mercantil, y por él se concede igual acción ejecutiva al librador contra el aceptante para compelerle al pago. El artículo se ha venido, hasta ahora, refiriendo al derecho del portador contra el librador, aceptante y endosante, y ahora se refiere al librador contra el aceptante para compelerle al pago. No tiende á otra cosa que á facilitar la manera de salvar la firma del librador que giró una letra y fué aceptada, sin necesidad de gastos y perjuicios.

El párrafo segundo del artículo contiene igual disposición que el número 4º del art. 1429 de la ley de Enjuiciamiento civil. Por ella se dispensa al ejecutante que omita el requisito del reconocimiento de la firma del demandado para despachar la ejecución contra el aceptante, siempre que al tiempo de presentarle la letra para su pago no haya puesto tacha de falsedad á su aceptación; porque si al hacerse la protesta de pago se alega la falsedad de la letra, ésta ya no será documento ejecutivo, y no se despachará, en su consecuencia, la ejecución.

Hoy no puede suscitarse ya la duda de si será ejecutiva, sin previo reconocimiento de firma, la letra aceptada por persona que no sea comerciante, aunque no haya puesto tacha de falsedad á la aceptación, porque el nuevo Código reconoce á la letra las condiciones de documento mercantil, sean ó no comerciantes las personas que intervengan en ella.

El Tribunal Supremo ha declarado, en su sentencia de 30 de Diciembre de 1864, que cuando los litigantes aceptan un contrato como letra de cambio, y así lo manifiesta el contexto literal del documento, debe estimarse como tal, aunque esté redactado en otra lengua y en papel común; y puede tener curso mercantil y hacerse efectivo en juicio ejecutivo, y que las letras de cambio sin timbre no tienen fuerza ejecutiva, pero sí probatoria.

Art. 522. La acción que se ejercite para conseguir el afianzamiento ó el depósito del valor de una letra de cambio en los casos en que proceda con arreglo á lo dispuesto en los artículos 481, 492 y 498 de este Código, se acomodará á los trámites prevenidos en el libro 3º, parte 2ª, título 3º de la Ley de Enjuiciamiento civil, bastando acompañar á la demanda, en el primer caso, el protesto que acredite la falta de la aceptación de la letra.

Este artículo es nuevo, y por él se reconocen las acciones que se ejercitan para conseguir el afianzamiento ó el valor de una letra de cambio en los casos en que proceda, con arreglo á lo dispuesto en los artículos 481 (afianzamiento ó depósito por el librador ó sus endosantes por negarse la aceptación de la letra), 492 (por negarse el pago de una letra por no acreditar el portador la identidad de su persona), y 498 (por pérdida de una letra aceptada ó no, ó por tener una primera aceptada á disposición de la segunda, y carecer el otro ejemplar para solicitar el pago).

Según el artículo que anotamos, estas acciones han de acomodarse á los trámites prevenidos en el libro 3º, parte 2ª, tit. 3º de la ley de Enjuiciamiento civil, bastando en el primer caso, esto es, por falta de aceptación de la letra, el protesto que acredite esta falta. Se refiere el libro, parte y título citados de dicha ley, á la jurisdicción voluntaria en negocios de comercio, y al embargo y depósito provisional del valor de una letra de cambio.

Transcribimos aquí esos artículos de la ley de Enjuiciamiento civil, por creerlos pertinentes en este lugar:

«Art. 2128. En los casos en que de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 496 y 507 del Código de Comercio (491 y 498 del Novísimo),

proceda el embargo ó depósito provisional del valor de una letra de cambio, el que lo solicite lo pedirá al Juez por escrito.

»Art. 2129. El Juez, en vista de la solicitud, mandará requerir á quien proceda para que deposite el valor de la letra. Este depósito, no habiendo conformidad entre los interesados, se hará en el establecimiento público destinado al efecto; y si esto no pudiere tener lugar, en un comerciante matriculado de reconocida responsabilidad, ó en su defecto, en persona que tenga esta última circunstancia.

»Art. 2130. Verificado el embargo ó depósito, el Juez fijará al que lo haya solicitado un término prudencial, para que presente la segunda letra de cambio ó pida en el juicio correspondiente el embargo definitivo de su valor, apercibido de que, transcurrido dicho término sin haberlo verificado, se alzará el embargo ó depósito provisional.

»Este plazo se fijará teniendo en cuenta la distancia ó facilidad de comunicaciones que exista con la plaza ó punto donde se haya expedido la letra, y será prorrogable por justa causa á juicio del Juez.»

Art. 523. Contra la acción ejecutiva por letras de cambio, no se admitirán más excepciones que las consignadas en la Ley de Enjuiciamiento civil. (*Art. 545, Cód. de 1829; 1464, 1465 y 1466, Ley de Enjuiciamiento civil.*)

El Código anterior señalaba en el art. 545, correspondiente al que anotamos, las excepciones que eran admisibles contra la acción ejecutiva de una letra de cambio. El nuevo Código no hace otra cosa que referirse á la Ley de Enjuiciamiento civil, no admitiendo más que las consignadas en ésta. El art. 1464, enumera las siguientes:

1ª Falsedad del título ejecutivo ó de auto que le hubiere dado fuerza de tal.

2ª Pago.

3ª Compensación de crédito líquido que resulte de documento que tenga fuerza ejecutiva.

4ª Prescripción.

5ª Quita ó espera.

6ª Pacto ó promesa de no pedir.

7ª Falta de personalidad en el ejecutante ó su Procurador.

8ª Novación.

9ª Transacción.

10. Compromiso de sujetar la decisión del asunto á árbitros ó ami-

gables componedores, otorgado con las solemnidades prescritas en la ley.

44. Incompetencia de jurisdicción.

Cualquiera otra excepción que competa al deudor se reservará para el juicio ordinario, y no podrá impedir el pronunciamiento de la sentencia de remate.

Pero el artículo siguiente, 4465, dice que en los juicios ejecutivos sobre pago de letras de cambio sólo serán admisibles las excepciones expresadas en los cinco primeros números del artículo anterior, probada la última por escritura pública ó por documento privado reconocido en juicio, y además la de caducidad de la letra.

Aun cuando el artículo del Código que anotamos dice que no se admitirán más excepciones que las consignadas en la ley de Enjuiciamiento civil, por lo que hemos visto por los artículos que acabamos de citar de esta ley se comprende que sólo admite el Código las excepciones que la misma ley admite para los juicios ejecutivos sobre pago de letras, ó sean las consignadas en los cinco primeros números, y además, como sexta excepción, la caducidad de la letra; no las demás que admite en los asuntos civiles. Por eso la referencia del artículo que anotamos á la Ley de Enjuiciamiento creemos que está mal hecha, y que ha debido citar *nominalim* las excepciones que la ley mercantil admite, como lo hacía el Código anterior, ó referirse sólo al art. 4465 de dicha Ley de Enjuiciamiento, ó decir sencillamente: las que éste admite en los juicios ejecutivos sobre pago de letras; pero no referirse en general á las excepciones que dicha ley admite, pues vemos que no todas las que señala las permite en los juicios ejecutivos sobre pago de letras, y en cambio, admite para éstos una que no admite para los civiles, la caducidad.

La *falsedad* en este caso puede ser en la letra, en el endoso, en la aceptación, en el aval, en el protesto; en una palabra, en todos los actos á que da lugar una letra de cambio. Puede ser la falsedad criminal ó civil, y habrá que tener en cuenta esto, no para proponerla ó no, pues la ley no distingue, sino para continuar la ejecución ó suspenderla hasta que recaiga resolución en la querrela criminal.

Los autores y comentaristas de la Ley de Enjuiciamiento civil opinan que la fuerza ó miedo de los que con arreglo á la ley hacen nulo el consentimiento, y la simulación del contrato, se hallan implícitamente comprendidos en la falsedad.

Ya los comentaristas del antiguo Código propusieron la cuestión de si la falsedad cometida en un acto podía ser opuesta indistintamente por todos los ejecutados, ó sólo por aquellos que apareciesen obligados en virtud del título falso; ó más claro: si la falsedad cometida en la letra,

en el endoso ó en la aceptación de una letra de cambio dará derecho para que los libradores, los endosantes y los aceptantes opongan la excepción de falsedad. Los Sres. La Serna y Reus opinaron, que como toda falsedad hace nulo el acto en que se comete, sólo pueden oponer la excepción los que por el acto falso aparecen obligados y contra los que en el mismo acto fundan su acción; porque las consecuencias de un delito no pueden extenderse á la extinción de las obligaciones valederas por sí é independientes de él.

Fundados en eso mismo los ilustrados comentaristas, dicen que toda falsedad que haga nulo el contrato primitivo, puede oponerse como excepción por el librador y por el aceptante. Por aquél, porque la falsedad echa por tierra los derechos y obligaciones que se fundan en ella, tan luego como se descubre la verdad; y por éste, porque el mandato, causa de la aceptación, no existe en realidad.

Aun cuando el artículo que anotamos se refiere en general á la Ley de Enjuiciamiento, y ésta, al hablar de la excepción de falsedad, dice que sea del título ejecutivo ó del acto que la hubiere dado fuerza de tal, creemos, con los citados comentaristas, que no exige el Código que sea falsa la letra para que proceda la oposición. De modo que, aunque la letra sea legítima, si hay en ella falsedad que la haga nula, habrá lugar á la oposición por parte del librador ó del aceptante, cuando contra ellos se dirija la acción ejecutiva, consideración que es extensiva á los endosos y aceptaciones. Pero la falsedad, que lleva consigo la nulidad del endoso, sólo puede oponerse por el endosante contra quien se reclama en virtud del endoso falso, cualquiera que sea el que contra él promueva la acción ejecutiva; y la falsedad en la aceptación sólo puede presentarse como excepción por el aceptante, porque únicamente afecta á los derechos y obligaciones que nacen del acto mismo de la aceptación.

El *pago*, hemos dicho que es la manera más natural de terminarse las obligaciones; por eso los autores dicen que esta excepción debía ocupar el primer lugar, como se lo dió la ley recopilada, porque extinguiéndose con ella la obligación, era consiguiente que se admitiese como primera excepción en la vía ejecutiva. Respecto de esta excepción, por derecho común, como la ley no tasa ó limita la prueba, el pago podrá justificarse por cualquiera de los medios establecidos para la prueba del juicio ordinario, sin necesidad de que el pago de la deuda haya de resultar de documento que tenga fuerza ejecutiva. Pero por derecho mercantil, como el pago de la letra ha de constar en esta misma, ya por el librado, ya por medio del aval, etc., creemos que no siempre podrá acomodarse al pago por derecho común.

Compensación, dice la ley 20, tit. 44, Partida 5ª, «es otra manera

de pagamiento porque se desata la obligación de la deuda que un hombre debe á otro.» Y respecto á su fundamento, como excepción, concurren las mismas circunstancias que en el pago. Esta compensación creemos que, como en el derecho común, habrá de resultar de documento que tenga fuerza ejecutiva; porque siendo la compensación el pago de una deuda por otra, es necesario que ambas se hallen en iguales condiciones. Pero si el crédito que se quiere dar en compensación no resulta de documento ó título ejecutivo, podrá solicitarse, bien por separado y con anticipación, bien en el término de prueba en reconocimiento, ó la confesión judicial, ó su cotejo, ó por los medios que concede la ley; y si por ellos no pudiera darle la fuerza ejecutiva, no quedaría otro recurso que demandar en juicio ordinario, sin poder impedir la ejecución.

El anterior Código de Comercio confundía en una sola las excepciones de prescripción y caducidad; por la Ley de Enjuiciamiento civil se separan, hasta el punto de que para el Derecho civil no se admite más que la primera, y para el Derecho mercantil las dos, puesto que dice en su artículo 1465 que sólo son admisibles en los juicios ejecutivos sobre pago de letras de cambio las cinco primeras de las expresadas en el artículo anterior, entre la que está la prescripción, y además la de la caducidad de la letra.

Aquí la *prescripción* es el modo de libertarse de una obligación, por no haberse pedido su cumplimiento durante el tiempo fijado por la ley; ó bien la extinción de una deuda por no haber usado el acreedor de su derecho contra el deudor durante el tiempo señalado por la ley.

Respecto á las acciones procedentes de letras de cambio, el art. 950 del Código que anotamos dice terminantemente que las acciones procedentes de letras de cambio se extinguirán á los tres años de su vencimiento, háyanse ó no protestado; y según el 942, los términos fijados en este Código para el ejercicio de las acciones procedentes de los contratos mercantiles serán fatales, sin que contra ellos se dé restitución.

En el título 2º del libro 4º nos ocuparemos de esta prescripción.

Quita, según la ley 2ª, tit. 14, Partida 5ª, equivale á la remisión total ó parcial de la deuda, y queda extinguida por ella la obligación, total ó parcialmente. Es un beneficio concedido por el acreedor al deudor, en virtud del cual se rebaja alguna parte de las deudas que éste tiene; y debiendo la acción ejecutiva limitarse á lo que realmente se adeuda, y no á lo ya perdonado, no puede ser extensiva más que á la parte de la deuda que halla quedado subsistente. Si se pide ejecutivamente el todo, hay lugar á la excepción.

Espera, es una moratoria concedida al deudor por el acreedor, ó prolongación del plazo para pagar, dándole con ella tiempo para que pueda

satisfacer la deuda. Mientras no llegue el plazo fijado al concederle este beneficio, no vence el de la deuda, ni puede entablarse el juicio; y si se hiciera podrá el ejecutado alegar válidamente esta excepción, que por prescripción terminante del art. 1465 de la Ley de Enjuiciamiento civil, ha de probarse por escritura pública ó por documento privado reconocido en juicio.

Los autores confunden la *caducidad* con la prescripción, pues dicen que aquella no es otra cosa que ésta. Otros las distinguen, diciendo que la prescripción es la pérdida de la acción para pedir un derecho, y la caducidad la pérdida del derecho mismo. Como según el Código las letras de cambio caducan, esto es, pierden su valor y fuerza á cierto tiempo, esta excepción podrá ejercitarse cuando se entable una ejecución en virtud de una letra caducada.

Sin embargo de que el art. 1465 no admite más que las cinco primeras excepciones del 1464, y de que hemos hablado, esto se entiende de las excepciones que afectan á la esencia del contrato, mas no de las que proceden de un vicio que impida la acción ejecutiva, como falta de personalidad, defecto legal en el modo de proponer la demanda, incompetencia de jurisdicción, etc., las cuales deberán aducirse en el juicio ejecutivo y no han de reservarse para el ordinario.

Art. 524. La cantidad de que un acreedor haga remisión ó quita al deudor contra quien repita el pago ó reembolso de una letra de cambio, se entenderá condonada también á los demás que sean responsables de las resultas de la cobranza. (*Art. 546, Código 1829.*)

Art. 525. No tendrá efecto la caducidad de la letra perjudicada por falta de presentación, protesto y su notificación en los plazos que van determinados, respecto del librador ó endosante que, después de transcurridos dichos plazos, se hubiere saldado del valor de la letra en sus cuentas con el deudor, ó reembolsado con valores ó efectos de su pertenencia.

La disposición del primero de estos artículos es una consecuencia lógica de la obligación formada por la letra de cambio.

El segundo considera que en el caso á que se refiere, el librador y los endosantes tienen fondos destinados al pago de la letra, y no obligándoseles al pago, se enriquecerían indudablemente con perjuicio ajeno.

Art. 526. Las letras de cambio protestadas por falta de pago devengarán interés, en favor de los portadores, desde la fecha del protesto. (*Art. 548, Cód. 1829; 184, francés.*)

Por el Derecho civil sólo se debían intereses desde la presentación de la demanda; pero por la ley de 14 de Marzo de 1856, aboliendo la tasa del interés, sólo se deben desde que hay mora. Y como el derecho del tenedor comienza al vencimiento de las letras, de aquí que este artículo disponga que las letras de cambio protestadas por falta de pago devenguen intereses desde el día del protesto, porque en el día del vencimiento de la letra tenía derecho á que se le pagara, y en aquel día cayó en mora el pagador.

SECCIÓN UNDÉCIMA

DEL RECAMBIO Y RESACA

Llábase *recambio* al segundo cambio, ó al precio de un nuevo cambio debido por una letra que vuelve protestada, y que debe reembolsar á su tenedor el que la ha librado ó endosado: ó el precio del nuevo cambio que el portador de una letra protestada tiene que pagar por la negociación de la nueva letra que gire sobre el librador ó alguno de los endosantes de la protestada, para reembolsarse del valor de ésta.

Como el portador de una letra de cambio, en el caso de que se le niegue el pago de ella, puede, luego que haga su protesto, tomar de otra casa del lugar en que debía pagarse la letra una cantidad igual al valor de ésta y darle en trueque del dinero que recibe de él una letra de cambio de la misma suma, girada á cargo del librador de la protestada, ó de uno de los endosantes, al derecho de cambio que lleva el banquero por dar dinero en vez de la letra que recibe, es lo que se llama *recambio*, en razón á que ya se pagó otro cambio al librador de la primera letra: es, en fin, el daño que sufre el portador de la letra protestada por la negociación de esa segunda que se gira contra el librador de la primera ó contra alguno de los endosantes.

Y se llama *resaca*, ó letra de resaca, á esta segunda letra de cambio que el portador de la protestada gira á cargo del librador ó de uno de los endosantes, para reembolsarse de su importe, del protesto y del recambio.

El nuevo Código ha modificado esta doctrina sólo en un punto de bastante interés para el comercio, que es el relativo al recambio, y de

que nos ocuparemos en el artículo 529, donde está consignada la reforma.

Art. 527. El portador de una letra de cambio protestada podrá reembolsarse de su importe y gastos de protesto y recambio girando una nueva letra contra el librador ó uno de sus endosantes, y acompañando á este giro la letra original, el testimonio del protesto y la cuenta de resaca, que sólo contendrá las partidas siguientes:

- 1^a Capital de la letra protestada.
- 2^a Gastos del protesto.
- 3^a Derechos del sello para la resaca.
- 4^a Comisión de giro á uso de la plaza.
- 5^a Corretaje de la negociación.
- 6^a Gastos de la correspondencia.
- 7^a Daño de recambio.

En esta cuenta se expresará el nombre de la persona á cuyo cargo se gira la resaca. (*Arts. 549, 550, 551 y 552, Cód. 1829; 72 y 76, ley belga; 178, 180 y 181, Cód. francés; 310, 311 y 319, italiano.*)

Este artículo, mejor redactado que sus correspondientes del Código anterior, no hace más que aplicar la forma en que el portador de una letra protestada puede reembolsarse del valor de ella, y de los gastos que le ha originado la falta de pago de la que era tenedor.

El párrafo segundo, que constituía un artículo aparte en el Código de 1829, fija las partidas que puede contener la cuenta de resaca, y que son las mismas que fijaba dicho Código anterior y que no ofrecen ninguna duda. Y el párrafo 3^o, que también lo constituía un artículo separado, prescribe otra formalidad necesaria en la cuenta de la resaca: la de expresarse en ella el nombre de la persona á cuyo cargo se gira la resaca, porque si no se expresara el nombre de esa persona, sería imposible conocer si la cuenta es relativa á la letra que acompaña.

Art. 528. Todas las partidas de la resaca se ajustarán al uso de la plaza, y el recambio, al curso corriente el día del giro; lo cual se justificará con la cotización oficial de la Bolsa, ó con certifica-

Art. 526. Las letras de cambio protestadas por falta de pago devengarán interés, en favor de los portadores, desde la fecha del protesto. (*Art. 548, Cód. 1829; 184, francés.*)

Por el Derecho civil sólo se debían intereses desde la presentación de la demanda; pero por la ley de 14 de Marzo de 1856, aboliendo la tasa del interés, sólo se deben desde que hay mora. Y como el derecho del tenedor comienza al vencimiento de las letras, de aquí que este artículo disponga que las letras de cambio protestadas por falta de pago devenguen intereses desde el día del protesto, porque en el día del vencimiento de la letra tenía derecho á que se le pagara, y en aquel día cayó en mora el pagador.

SECCIÓN UNDÉCIMA

DEL RECAMBIO Y RESACA

Llábase *recambio* al segundo cambio, ó al precio de un nuevo cambio debido por una letra que vuelve protestada, y que debe reembolsar á su tenedor el que la ha librado ó endosado: ó el precio del nuevo cambio que el portador de una letra protestada tiene que pagar por la negociación de la nueva letra que gire sobre el librador ó alguno de los endosantes de la protestada, para reembolsarse del valor de ésta.

Como el portador de una letra de cambio, en el caso de que se le niegue el pago de ella, puede, luego que haga su protesto, tomar de otra casa del lugar en que debía pagarse la letra una cantidad igual al valor de ésta y darle en trueque del dinero que recibe de él una letra de cambio de la misma suma, girada á cargo del librador de la protestada, ó de uno de los endosantes, al derecho de cambio que lleva el banquero por dar dinero en vez de la letra que recibe, es lo que se llama *recambio*, en razón á que ya se pagó otro cambio al librador de la primera letra: es, en fin, el daño que sufre el portador de la letra protestada por la negociación de esa segunda que se gira contra el librador de la primera ó contra alguno de los endosantes.

Y se llama *resaca*, ó letra de resaca, á esta segunda letra de cambio que el portador de la protestada gira á cargo del librador ó de uno de los endosantes, para reembolsarse de su importe, del protesto y del recambio.

El nuevo Código ha modificado esta doctrina sólo en un punto de bastante interés para el comercio, que es el relativo al *recambio*, y de

que nos ocuparemos en el artículo 529, donde está consignada la reforma.

Art. 527. El portador de una letra de cambio protestada podrá reembolsarse de su importe y gastos de protesto y recambio girando una nueva letra contra el librador ó uno de sus endosantes, y acompañando á este giro la letra original, el testimonio del protesto y la cuenta de resaca, que sólo contendrá las partidas siguientes:

- 1^a Capital de la letra protestada.
- 2^a Gastos del protesto.
- 3^a Derechos del sello para la resaca.
- 4^a Comisión de giro á uso de la plaza.
- 5^a Corretaje de la negociación.
- 6^a Gastos de la correspondencia.
- 7^a Daño de recambio.

En esta cuenta se expresará el nombre de la persona á cuyo cargo se gira la resaca. (*Arts. 549, 550, 551 y 552, Cód. 1829; 72 y 76, ley belga; 178, 180 y 181, Cód. francés; 310, 311 y 319, italiano.*)

Este artículo, mejor redactado que sus correspondientes del Código anterior, no hace más que aplicar la forma en que el portador de una letra protestada puede reembolsarse del valor de ella, y de los gastos que le ha originado la falta de pago de la que era tenedor.

El párrafo segundo, que constituía un artículo aparte en el Código de 1829, fija las partidas que puede contener la cuenta de resaca, y que son las mismas que fijaba dicho Código anterior y que no ofrecen ninguna duda. Y el párrafo 3^o, que también lo constituía un artículo separado, prescribe otra formalidad necesaria en la cuenta de la resaca: la de expresarse en ella el nombre de la persona á cuyo cargo se gira la resaca, porque si no se expresara el nombre de esa persona, sería imposible conocer si la cuenta es relativa á la letra que acompaña.

Art. 528. Todas las partidas de la resaca se ajustarán al uso de la plaza, y el recambio, al curso corriente el día del giro; lo cual se justificará con la cotización oficial de la Bolsa, ó con certifica-

ción de agente ó corredor oficial, si los hubiere, ó, en su defecto, con la de dos comerciantes matriculados. (*Art. 553, Cód. 1829; 74, ley belga; 312, Cód. italiano.*)

Este artículo es más explícito que su correspondiente del Código anterior. Este sólo hablaba del recambio al curso de la plaza, y el que anotamos prescribe ese precepto para todas las partidas de la resaca, y para el recambio, al curso corriente el día del giro.

En cuanto á la justificación, tiende á evitar abusos.

Art. 529. No podrá hacerse más que una cuenta de resaca por cada letra de cambio, cuya cuenta satisfarán los endosantes de uno en otro hasta que se extinga con el reembolso del librador.

Tampoco habrá que abonar más de un recambio, y su importe se graduará aumentando ó disminuyendo la parte que á cada uno corresponda, según que el papel sobre la plaza á que se dirija la resaca, se negocie en la de su domicilio con premio ó con descuento, cuya circunstancia se acreditará mediante certificación de agente, corredor ó comerciante. (*Arts. 554 y 555, Cód. 1829; 77 y 78, ley belga; 182 y 183, Cód. francés.*)

El primer párrafo de este artículo tiene una redacción más propia que su correspondiente del Código antiguo. Este decía, en su artículo 554, que no podían hacerse «muchas cuentas de resaca,» con lo que parecía querer demostrar que podían hacerse más de una y más de dos, porque dos no son *muchas*. El nuevo Código expresa bien el sentido de la ley, diciendo que no podrá hacerse más que una cuenta de resaca por cada letra de cambio, cuenta que satisfarán los endosantes de uno en otro, hasta que se extinga con el reembolso del librador.

Por ejemplo: cuando el portador de una letra se reembolsa por una resaca que gira sobre un endosante, y éste vuelve á girar contra otro de los que le preceden, ó contra el librador, no puede cargar comisión, ni corretaje, ni otro gasto á que dé ocasión la nueva resaca, sino sólo el recambio de ésta, en los términos que explica el segundo párrafo de este artículo, de que después nos ocuparemos. Y la razón de no abonarse al endosante que gira la segunda resaca lo que se abona al portador que giró la primera, es porque la ley mira con más favor al portador, que fué el perjudicado inmediatamente.

El segundo párrafo de este artículo, además de reformar la disposición del 555, correspondiente del Código anterior, en lo que la copia, lo expresa de una manera más clara y terminante, puesto que dice que tampoco habrá que abonar más que un recambio, en vez del Código anterior que también usaba la frase impropia de que no podían acumularse *muchos* recambios.

El Código de 1829 decía que cada endosante, así como el portador, sufrían sólo un recambio, sin duda porque el librador y los endosantes se utilizaron respectivamente en el giro y endoso de la letra, y quería que cada uno sufriese su recambio; y al efecto, regulaba uno con respecto al librador, y otro para los endosantes. Para aquél, por el cambio que corría en la plaza donde era pagadera la letra sobre la de su giro; para éstos, por el que regía en la plaza donde se hubiere puesto el endoso, sobre la que se hiciera el reembolso.

Según esta doctrina, el recambio fijado por el que expedía la resaca permanecía inalterable hasta la extinción de la misma. Este precepto, como dice el preámbulo, ocasionaba dificultades y perjuicios de alguna monta, que nacían de la contradicción en que se hallan las manifestaciones de la vida comercial, y la ley debe procurar garantizarlas dentro de la justicia. «Por efecto del gran incremento que en nuestra época ha tomado el comercio de giro de letras de cambio, negociándose una misma letra en diferentes plazas, á veces muy distintas de la de su expedición, el recambio fijado por el que libra la resaca, aumenta ó disminuye, según el curso corriente entre las diferentes plazas que ha de recorrer, hasta llegar á la persona que deba satisfacerla, cuyo aumento ó disminución suele ser de bastante cuantía en las letras que tan frecuentemente se negocian en nuestra Península, giradas desde nuestras provincias de Ultramar. Los principios jurídicos en que descansa la letra de cambio exigen que este aumento ó disminución en el recambio sean de cuenta de la persona contra quien se ha girado la resaca, y de ningún modo de los que se limitan á cumplir, como corresponsales, las órdenes que reciben. Sin dejar de ser, por lo tanto, uno solo el recambio que soporta en definitiva el librador ó endosante de la letra protestada, á cuyo cargo se expida la resaca, cabe establecer el modo de que las alteraciones del recambio recaigan exclusivamente sobre dichas personas. ®

»A este fin dispone el proyecto que, si bien sólo debe abonarse un cambio, el importe de éste se graduará aumentando ó disminuyendo la reparte que á cada uno corresponda, según que se negocien con prima ó descuento los efectos de comercio girados sobre la misma plaza en que ha de pagarse la resaca.»

Que el aumento ó disminución del recambio corran á cargo de la

persona contra quien se gira la resaca, ha sido el objeto de la reforma.

Nos parece también conveniente, por la razón ya dicha, el precepto de que la circunstancia del premio ó descuento se acredite mediante certificación de agente, corredor ó comerciante.

Art. 530. El portador de una resaca no podrá exigir interés legal de su importe, sino desde el día en que requiriere, en la forma del art. 63 de este Código, á la persona de quien tenga derecho de cobrarlo. (*Art. 556, Cód. 1829; 80, ley belga; 185, Código francés.*)

Al comentar los Sres. La Serna y Reus el artículo concordante del Código anterior, 556, resolvieron una duda á que daba lugar la disposición de este artículo, que á primera vista parecía una contradicción, ó por lo menos inconsecuencia con la del art. 548, que es el 526 del Código actual. Dispone éste, en efecto, que las letras de cambio protestadas por falta de pago devengarán interés en favor de los portadores desde la fecha del protesto; y el que anotamos dice, que el portador de una resaca no podrá exigir interés legal de su importe, sino desde el día en que requiriese á la persona de quien tenga derecho de cobrarlo. Pero como los citados comentaristas hicieron notar, no hay tal inconsecuencia, puesto que el art. 526 establece intereses por la falta de pago de una letra, que tanto el librador como los endosantes estaban obligados á satisfacer en el día del vencimiento; pero no sucede lo mismo respecto al interés de los gastos de la resaca, que no siendo conocidos ni liquidados, están sujetos á contradicción, y por lo tanto, la demora y la mala fe sólo puede considerarse desde el requerimiento.

Respecto á la forma del requerimiento, este artículo no hace más que contraerse al 63, que dispone en su núm. 2º, que el requerimiento se haga ante Juez, Notario ú otro oficial público autorizado para admitirla. (Véase dicho artículo y su nota.)

TÍTULO XI

De las libranzas, vales y pagarés á la orden, y de los mandatos de pago llamados cheques.

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS LIBRANZAS Y DE LOS VALES Y PAGARÉS Á LA ORDEN

Ninguna modificación de importancia ha introducido el nuevo Código por esta sección, que constituía el título décimo del anterior Código.

Libranza. según los Sres. La Serna y Reus, es un documento privado, en el que un comerciante encarga á otro que pague cierta cantidad de dinero á la orden de alguno. Según el Sr. Eseriche, es la orden que se da por escrito para que una persona pague cierta cantidad al sujeto á cuyo favor se expida.

El *vale* se define diciendo que es el papel ó seguro que uno hace á favor de otro, obligándose á pagarle alguna cantidad de dinero, cuyo vale puede ser á favor de una persona determinada ó á favor de persona indeterminada, en cuyo caso los autores le califican de *vale ciego*.

Pagaré es un documento privado en el que uno se confiesa deudor á otro por determinada cantidad, que ha de pagar á la orden del acreedor.

Como se ve, entre el vale y el pagaré no hay diferencia, hasta el punto de que el antiguo Código los confundía en el epigrafe del título «de los vales ó pagarés á la orden», y los Sres. La Serna y Reus daban una misma definición para ambos documentos.

Las libranzas tuvieron gran importancia en el comercio, porque facilitaban los cambios de poca consideración, y porque llenaban el vacío que dejaban las letras de cambio, puesto que por éstas no se podían transferir créditos de unos comerciantes contra otros del mismo pueblo; y tuvieron mayor extensión cuando se dieron de un pueblo para otro, y también para fuera del reino. Hoy la libranza no tiene otra diferencia, en su forma, de la letra de cambio, que la de contener la expresión de ser libranza, y en que no es menester que se presente á la aceptación; pues por lo demás, se dirige á cargo del que tenga ó haya de tener provisión de fondos,

persona contra quien se gira la resaca, ha sido el objeto de la reforma.

Nos parece también conveniente, por la razón ya dicha, el precepto de que la circunstancia del premio ó descuento se acredite mediante certificación de agente, corredor ó comerciante.

Art. 530. El portador de una resaca no podrá exigir interés legal de su importe, sino desde el día en que requiriere, en la forma del art. 63 de este Código, á la persona de quien tenga derecho de cobrarlo. (*Art. 556, Cód. 1829; 80, ley belga; 185, Código francés.*)

Al comentar los Sres. La Serna y Reus el artículo concordante del Código anterior, 556, resolvieron una duda á que daba lugar la disposición de este artículo, que á primera vista parecía una contradicción, ó por lo menos inconsecuencia con la del art. 548, que es el 526 del Código actual. Dispone éste, en efecto, que las letras de cambio protestadas por falta de pago devengarán interés en favor de los portadores desde la fecha del protesto; y el que anotamos dice, que el portador de una resaca no podrá exigir interés legal de su importe, sino desde el día en que requiriese á la persona de quien tenga derecho de cobrarlo. Pero como los citados comentaristas hicieron notar, no hay tal inconsecuencia, puesto que el art. 526 establece intereses por la falta de pago de una letra, que tanto el librador como los endosantes estaban obligados á satisfacer en el día del vencimiento; pero no sucede lo mismo respecto al interés de los gastos de la resaca, que no siendo conocidos ni liquidados, están sujetos á contradicción, y por lo tanto, la demora y la mala fe sólo puede considerarse desde el requerimiento.

Respecto á la forma del requerimiento, este artículo no hace más que contraerse al 63, que dispone en su núm. 2º, que el requerimiento se haga ante Juez, Notario ú otro oficial público autorizado para admitirla. (Véase dicho artículo y su nota.)

TÍTULO XI

De las libranzas, vales y pagarés á la orden, y de los mandatos de pago llamados cheques.

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS LIBRANZAS Y DE LOS VALES Y PAGARÉS Á LA ORDEN

Ninguna modificación de importancia ha introducido el nuevo Código por esta sección, que constituía el título décimo del anterior Código.

Libranza. según los Sres. La Serna y Reus, es un documento privado, en el que un comerciante encarga á otro que pague cierta cantidad de dinero á la orden de alguno. Según el Sr. Eseriche, es la orden que se da por escrito para que una persona pague cierta cantidad al sujeto á cuyo favor se expida.

El *vale* se define diciendo que es el papel ó seguro que uno hace á favor de otro, obligándose á pagarle alguna cantidad de dinero, cuyo vale puede ser á favor de una persona determinada ó á favor de persona indeterminada, en cuyo caso los autores le califican de *vale ciego*.

Pagaré es un documento privado en el que uno se confiesa deudor á otro por determinada cantidad, que ha de pagar á la orden del acreedor.

Como se ve, entre el vale y el pagaré no hay diferencia, hasta el punto de que el antiguo Código los confundía en el epigrafe del título «de los vales ó pagarés á la orden», y los Sres. La Serna y Reus daban una misma definición para ambos documentos.

Las libranzas tuvieron gran importancia en el comercio, porque facilitaban los cambios de poca consideración, y porque llenaban el vacío que dejaban las letras de cambio, puesto que por éstas no se podían transferir créditos de unos comerciantes contra otros del mismo pueblo; y tuvieron mayor extensión cuando se dieron de un pueblo para otro, y también para fuera del reino. Hoy la libranza no tiene otra diferencia, en su forma, de la letra de cambio, que la de contener la expresión de ser libranza, y en que no es menester que se presente á la aceptación; pues por lo demás, se dirige á cargo del que tenga ó haya de tener provisión de fondos,

ó ser deudor del librador, y exigen, como las letras, que haya librador, tomador y librado.

Como por la legislación anterior las letras de cambio no se podían girar al mismo punto, de aquí que tuviera más importancia la libranza; pero derogada aquella disposición, disminuye su importancia, si bien no tanto como algunos suponen, creyéndola inútil, pues aun podrá llenar algún vacío de la letra.

El vale y pagaré se diferencia de la letra y de la libranza á la orden en que sólo intervienen en él dos personas, el deudor y el acreedor, y no existe un mandatario encargado de hacer el pago; pues como el pagaré es una promesa personalísima, por él, quien lo escribe, se compromete á pagar la cantidad á determinado sujeto, ó á su orden.

El Tribunal Supremo ha declarado en sentencias de 28 de Junio de 1859 y 19 de Mayo de 1870, que los pagarés y sus afianzamientos deberán ajustarse á la índole de los contratos que se trató de asegurar y garantizar al extenderlos, quedando aquéllos sujetos á las reglas naturales por que se rigen dichos contratos: en la de 28 de Marzo de 1860, que los vales ó pagarés, si bien producen las mismas obligaciones y efectos que las letras de cambio, no son absolutamente iguales á éstas: en la de 14 de Noviembre de 1862, que tanto la obligación principal del librador como la subsidiaria del que garantiza su cumplimiento, son siempre comunes; y en la de 18 de Marzo de 1872, que cuando los pagarés son inseparables de una escritura de venta, no puede considerárseles como documentos de giro, pues para esto es necesario suponerlos independientes de la venta ó sin relación alguna con ella, á no ser que sean consecuencia de la novación del contrato.

Art. 531. Las libranzas, vales ó pagarés á la orden deberán contener:

- 1º El nombre específico de la libranza, vale ó pagaré.
- 2º La fecha de la expedición.
- 3º La cantidad.
- 4º La época del pago.
- 5º La persona á cuya orden se habrá de hacer el pago, y, en las libranzas, el nombre y domicilio de la persona contra quien estén libradas.
- 6º El lugar donde deberá hacerse el pago.
- 7º El origen y especie del valor que representen.

8º La firma del que expida la libranza, y, en los vales ó pagarés, la del que contrae la obligación de pagarlos.

Los vales que hayan de pagarse en distinto lugar del de la residencia del pagador, indicarán un domicilio para el pago. (*Art. 563, Cód. 1829; 96 y 97, ley alemana; 84, ley belga; 188, Cód. francés; 333 y 334, italiano.*)

Este artículo no hace más que fijar las condiciones formales que han de contener las libranzas y los vales y pagarés á la orden. Al anotar el art. 444, que trata de la forma y requisitos que ha de contener la letra de cambio, expusimos las razones que hay para exigir cada uno de estos requisitos, y que aquí pueden darse por reproducidas.

Téngase presente que al extender estos documentos sin la expresión específica de lo que son, esto es, libranza, vale ó pagaré, se reducen á promesas de pago: que en las libranzas hay que fijar el nombre y domicilio de la persona contra quien estén libradas, y en los vales y pagarés la firma del que contrae la obligación de pagarlas; y si han de pagarse en lugar distinto del de la residencia del pagador, indicarán un domicilio para el pago.

Art. 532. Las libranzas á la orden entre comerciantes, y los vales ó pagarés también á la orden, que procedan de operaciones de comercio, producirán las mismas obligaciones y efectos que las letras de cambio, excepto en la aceptación, que es privativa de éstas. (*Art. 558, Cód. 1829; 98, ley alemana; 83, ley belga; 183, Código francés.*)

Los vales ó pagarés que no estén expedidos á la orden, se reputarán simples promesas de pago, sujetas al derecho común ó al mercantil, según su naturaleza, salvo lo dispuesto en el título siguiente. (*Art. 570, Cód. 1829; 335, italiano.*)

Hoy no puede existir la duda que suscitó, por el art. 558 del anterior Código, la disposición del párrafo 4º del artículo que anotamos: la de si serían endosables los pagarés á la orden pagaderos en el mismo pueblo de su fecha, ó sólo documentos á cargo del librador y en favor del tomador.

Se fundaba la duda, en que diciéndose que las libranzas y vales y pagarés á la orden producirían las mismas obligaciones y efectos que las

letras de cambio, como éstas no podían girarse á pagar en el mismo pueblo de su fecha, se dudó si sucedería lo mismo con los pagarés.

Los Sres. La Serna y Reus resolvieron la cuestión en el sentido de que esta disposición no era aplicable á los pagarés á la orden, ya por no haberse fijado para éstos expresamente igual prohibición, ya porque el trato y el objeto de las letras de cambio es muy distinto de la obligación que se contrae por medio de un vale ó pagaré. Esta, que en nuestro concepto no fué duda, porque al decir el Código anterior, como el que anotamos, «los vales que hayan de pagarse en distinto lugar del de la residencia del pagador», demuestra claramente que se podían pagar otros en la residencia de éste, ha perdido hoy su único fundamento, desde el momento en que la letra de cambio puede girarse á pagar en el mismo punto de la residencia del librador, como dispone el núm. 4º del art. 446.

El segundo párrafo sanciona el mismo precepto que sancionaba el Código de 1829, en su art. 570, esto es; que los vales ó pagarés que no estén expedidos á la orden, se reputarán simples promesas de pago, sujetas al derecho común ó al mercantil, según su naturaleza, porque la ley supone que en tal caso no se ha querido extender ó librar un documento de giro, sino un simple préstamo, que podrá ser, según su naturaleza, mercantil ó civil.

Y por último, se refiere este artículo al título siguiente, que trata de los efectos al portador y dónde tienen su cabida esta clase de documentos.

Art. 533. Los endosos de las libranzas y pagarés á la orden deberán extenderse con la misma expresión que los de las letras de cambio. (*Art. 564, Cód. 1829; 98, núm. 2º, ley alemana; 83, belga.*)

Ninguna duda puede ofrecer este artículo.

En el título del Código anterior, correspondiente al que anotamos, existían diferentes disposiciones que hoy serían aquí perfectamente inútiles: tales como el manifestar que las libranzas son pagaderas á su presentación; que no hay derecho para exigir su aceptación; cuándo los vales ó pagarés son pagaderos; si son ó no á la orden; pues todas esas disposiciones están sancionadas en las letras de cambio, ó en el título siguiente.

SECCIÓN SEGUNDA

DE LOS MANDATOS DE PAGO LLAMADOS CHEQUES

Esta sección es completamente nueva en el Derecho mercantil español. Y la novedad consiste en haber dado entrada en él á un efecto de comercio de creación moderna, que con el nombre de *check* empezó á usarse en Inglaterra y ha sido después aceptado en las principales naciones de Europa y de América por las Sociedades mercantiles que se dedican, entre otras operaciones, á admitir depósitos de numerario en cuenta corriente. El legislador español, adaptando á nuestro idioma el vocablo inglés, ha dado el nombre de *cheque* á este documento, que no es otra cosa que un mandato de pago.

Los autores llaman *cheque perfecto* al que más se adapta á su verdadero origen y naturaleza; esto es, á los *talones al portador* que entregan los Bancos á los que tienen cuentas corrientes en ellos, para que puedan retirar parcialmente, y según lo necesiten, los fondos que han depositado; á los *mandatos de transferencia*, que igualmente les entrega para que abonen dichos fondos á otro interesado que también tiene cuenta corriente; á los documentos que facilitan los Bancos y Sociedades mercantiles á los particulares que depositan en sus Cajas metálico ó valores de fácil cobro, á fin de que, mediante dichos documentos, puedan retirar las sumas que sucesivamente vayan necesitando; y *cheque imperfecto*, á las libranzas, órdenes y mandatos expedidos por el dueño de cantidades realizadas y existentes en poder de su apoderado, administrador ó corresponsal, para que entregue el todo ó parte de ellas á persona determinada.

Estos mandatos de pago ó *cheques* participan en mayor ó menor grado de la naturaleza jurídica de las libranzas; pero se separan de ellas en tantos puntos, que harían difícil regularlos por las disposiciones de aquellas; y no siéndoles tampoco aplicables el derecho común, por carecer de reglas adecuadas al efecto de garantizar jurídicamente estos instrumentos mercantiles, sólo regulados, aunque ligeramente, en los Estatutos ó Reglamentos de Bancos y Sociedades, sin fuerza legislativa, el legislador se ha creído en el deber de dar carta de naturaleza en nuestro Derecho mercantil á esos documentos, y de regularlos, dándoles fuerza de obligar, porque, como dice el preámbulo del proyecto, «natural es que sufra graves perjuicios toda manifestación de la vida económica que no está amparada por el Derecho.»

Es verdad que el uso de los *cheques* no ha tomado en nuestro país el extraordinario desarrollo que alcanza en otras naciones, sobre todo en Inglaterra, en donde, como dice el ilustre autor del preámbulo, «las operaciones sobre esta clase de valores, verificadas en un solo día en la plaza de Londres, representan centenares de millones de pesetas.» Pero no puede desconocerse, que desde hace algunos años viene en aumento el empleo de esos documentos, especialmente de los que se libran por los depositantes de metálico en cuentas corrientes, que es uno de los verdaderos *cheques*, por la costumbre ya general entre los comerciantes, industriales, propietarios territoriales, y aun Compañías mercantiles, de llevar sumas procedentes de sus ganancias ó rentas á las Cajas de los Bancos y Sociedades, en vez de conservarlas en su poder, expuestas á riesgos, y estériles é improductivas; y por lo mismo, urgía sustraer estos nuevos instrumentos de comercio de la incertidumbre y versatilidad de la práctica y darlos firmeza, mediante preceptos claros y precisos. Así lo entendió la Comisión revisora del proyecto, incluyendo en él esta Sección especial en el mismo título de las libranzas, sus similares.

Según el tantas veces citado preámbulo, dos son los fines económicos que principalmente se consiguen con el uso de los *cheques* en las naciones donde son conocidos, particularmente en Inglaterra y en los Estados Unidos: primero, poner en circulación el numerario metálico ó fiduciario que pendiente de inversión conservan los particulares improductivo en sus cajas, con ventaja para éstos y para la riqueza general del país; segundo, disminuir el trasiego de la moneda metálica ó fiduciaria dentro de la misma población y de una plaza á otra, ya haciendo las veces de billetes de Banco, ya facilitando la liquidación de deudas y créditos ciertos y efectivos que tengan entre sí varios comerciantes ó banqueros, compensándose mutuamente los *cheques* que se hallan expedidos á favor de uno con los que resulten girados contra el mismo, por la mediación de ciertas oficinas ó establecimientos creados al efecto.

Mas para que este documento pueda llenar los fines económicos expresados, es de todo punto indispensable que se facilite su circulación, hasta equipararla con el billete de Banco, al cual sustituye en las transacciones mercantiles, y aun en las comunes ó privadas, no sólo dentro de la misma población, sino de una plaza á otra.

El preámbulo hace dos importantes declaraciones al exponer los motivos ó fundamentos en que se apoya la doctrina del Código sobre los *cheques*, y que se deducen del texto de los artículos. La primera, que el proyecto, separándose la legislación matriz, que es la inglesa, no limita como ésta la facultad de librar los *cheques* contra una clase especial de comerciantes, sino que, por el contrario, sigue el ejemplo y la autoridad

de las legislaciones anglo-americana y francesa, que tampoco establecen aquella limitación. «Tal vez—dice—considerado este punto conforme á los principios económicos, merece la preferencia el sistema inglés. Mas no hay que olvidar que este sistema requiere dos condiciones esenciales, que son, á saber: la existencia de numerosos Bancos de depósito y la costumbre general en el país de utilizarlos como mediadores para todas las operaciones comerciales ó civiles, condiciones ambas que no encuentra el legislador establecidas en nuestra Nación, y que tampoco puede crear por su sola voluntad. Es la segunda, que los *cheques*, extendidos con todos los requisitos prescritos en el proyecto, aunque no se libren entre comerciantes ni procedan de operaciones mercantiles, constituyen siempre actos de comercio, y que en su virtud deberán regirse por las disposiciones que á ellos dedica especialmente el nuevo Código, y por las que el mismo contiene sobre las letras de cambio, en cuanto á la garantía solidaria del librador y endosante, al protesto, y al ejercicio de la acción ejecutiva, cuyas disposiciones declara expresamente aplicables á los indicados documentos.»

Art. 534. El mandato de pago, conocido en el comercio con el nombre de cheque, es un documento que permite al librador retirar, en su provecho ó en el de un tercero, todos ó parte de los fondos que tiene disponibles en poder del librado. (*Art. 1º, ley belga de 20 de Junio de 1873, sobre los cheques y demás órdenes de pago; 339, Cód. italiano.*)

Art. 535. El mandato de pago deberá contener:

El nombre y la firma del librador, nombre del librado y su domicilio, cantidad y fecha de su expedición, que habrán de expresarse en letra, y si es al portador, á favor de persona determinada ó á la orden: en el último caso, será transmisible por endoso. (*Artículo 2º, ley belga; 340, Cód. italiano.*)

El primero de estos artículos no hace más que definir el *cheque*, conforme con lo que acabamos de decir. Y el segundo fijar sus condiciones externas ó formales y de que ya hemos tratado al hablar de las condiciones de la letra de cambio, dando aquí por reproducido lo en aquellas expuesto sobre el particular.

La expedición del *cheque* á la orden de determinada persona, es una consecuencia lógica de la facultad de girarlos sobre domicilio distinto

del librador, porque de lo contrario, encontraría éste muchas dificultades para que la persona determinada, á cuyo nombre estuviere expedido, lo hiciera efectivo por sí ó por mandatario, presentándolo al cobro en la residencia del librado, cuando fuere distinta de la del librador.

Art. 536. Podrá librarse dentro de la misma plaza de su pago ó en lugar distinto; pero el librador está obligado á tener anticipadamente hecha la provisión de fondos en poder del librado.

La facultad de girar sobre un lugar distinto del domicilio del librador, responde al doble objeto del *cheque*; esto es, el de retirar los fondos depositados en cuenta corriente, y disponer de los que el librador tenga en poder de sus apoderados, administradores ó corresponsales, procedentes de rentas, ventas de inmuebles, y realización de géneros ó efectos comerciales, y haciendo las veces de instrumentos de liquidación entre Sociedades y banqueros residentes en diversas poblaciones, por medio de la compensación que se establece entre los que son tenedores y librados mutuamente.

Y el logro de esos fines del *cheque* supone la existencia de cantidades en metálico ó valores realizados en poder de la persona contra quien se libra. Por eso la nota fundamental y característica de este instrumento consiste en la previa provisión de fondos de la pertenencia real y efectiva del librador en poder del librado, por virtud de la cual puede aquél disponer del todo ó parte de los mismos en favor de persona determinada ó del portador del documento.

Esta es una de las diferencias más importantes entre el *cheque* y la letra de cambio, y aun de la libranza, que no exigen la previa provisión de fondos en el momento de su expedición, bastando que se verifique más tarde, antes ó después de la aceptación ó pago. De aquí que por este artículo se imponga al librador de un *cheque* la obligación de tener hecha anticipadamente provisión de fondos en poder del librado. Y como dice el art. 534, que esos fondos los tenga el librador disponibles en poder del librado.

No nos parece muy propio que aquí se use la frase «provisión de fondos», porque ésta indica desde luego que el librador remite fondos al librado con anticipación á los efectos del pago, y nos parece más propia la que usa el art. 534, diciendo que esos fondos los tenga el librador disponibles en poder del librado, porque ésta es, como dice el preámbulo, una de las notas características del *cheque*. Y según la costumbre adoptada por todos los Bancos y establecimientos de crédito, se consideran disponibles las cantidades entregadas en metálico y los valores ya realizados.

Art. 537. El portador de un mandato de pago deberá presentarle al cobro dentro de los cinco días de su creación si estuviere librado en la misma plaza, y á los ocho días si lo fuere en otra diferente.

El portador que dejare pasar este término, perderá su acción contra los endosantes, y también la perderá contra el librador si la provisión de fondos hecha en poder del librado desapareciese porque éste suspendiera los pagos ó quebrase. (*Art. 4º, ley belga; 342 y 343, Cód. italiano.*)

Art. 538. El plazo de ocho días que fija el artículo anterior para los mandatos de pago librados de plaza á plaza, se entenderá ampliado hasta los doce días de su fecha para los librados en el extranjero.

Otra nota característica del *cheque* es que éste sea pagadero en el acto mismo de la presentación, es decir, á la vista; porque esto es una consecuencia de la previa existencia de fondos en poder del librado, y otra de las diferencias del *cheque* y de las letras de cambio y libranzas á la orden; pues teniendo el *cheque* por objeto retirar del librado una suma ó cantidad existente en su poder, y á disposición del librador, no hay razón ni motivo para conceder á aquél plazo alguno para entregar esa cantidad, que no le pertenece, y que aun se presume debe tener interés en devolver para evitarse responsabilidad.

En cuanto á los plazos que este artículo fija para presentar el *cheque* al cobro, si bien se supone que el tenedor del mismo ha de tener interés en hacerlo efectivo en el término más breve posible, la ley, sin embargo, ha tenido presente las contingencias á que pudiera dar lugar la dilatación en el cobro, por ejemplo, la insolvencia del librador ó del librado; y aun cuando por regla general al acreedor corresponde elegir el momento en que le convenga realizar el cobro, la índole de las operaciones mercantiles á que van unidos los *cheques* no consiente que el tenedor de los mismos los presente al cobro cuando le plazca, porque su negligencia pudiera perjudicar al librador, en el caso de que los fondos que estaban á su disposición en poder del librado desaparecieran por insolvencia de éste.

Hay, además, otra razón para que no se dilate el cobro del *cheque*, y es la propia naturaleza de éste, que se opone á ello; porque si estuviera largo tiempo en circulación, se convertiría en instrumento de crédito, siéndolo sólo de pago y liquidación.

Por eso el primero de los artículos que anotamos, de conformidad con otras legislaciones, y con la práctica de nuestro país, fija en cinco días el plazo para la presentación de los *cheques* librados sobre la misma población, y en ocho si lo fuesen en diferente plaza, que por el art. 538 se amplía hasta los doce para los librados en el extranjero.

Y por último, y como única sanción de este precepto, el párrafo 2º del primero de los artículos que anotamos impone al tenedor negligente la pérdida de su acción contra los endosantes, y también la que tuviere contra el librador, si la provisión ó existencia de fondos en poder del librado desapareciere, porque éste suspendiera los pagos ó quebrase; es decir, por sobrevenir la suspensión y la quiebra después de transcurrido el plazo de la expedición del *cheque* sin presentarle á su cobro. Fuera de este caso, único que la ley determina, el tenedor de un *cheque* no perderá su acción contra el librador, aun cuando no lo presente para el cobro á su tiempo.

Art. 539. El pago del mandato se exigirá al librado en el acto de la presentación.

La persona á quien se pague expresará en el recibí su nombre y la fecha del pago.

El precepto de que el pago del mandato ó *cheque* se exija al librado en el acto de la presentación, es una consecuencia de lo que ya hemos dicho; de la existencia de fondos en su poder, disponibles á favor del librador, y que por lo mismo que no le pertenecen, no hay razón para que dilate su pago. Y á fin de que en todo tiempo conste que el tenedor ha percibido el importe del *cheque* dentro del plazo, el párrafo segundo de este artículo exige que la persona á quien se pague exprese en el recibí, puesto en el documento, su nombre y la fecha del pago.

Art. 540. No podrán expedirse duplicados de los mandatos de pago, sin haber anulado previamente los originales, después de vencidos, y obtenido la conformidad del librado.

Por este artículo se prohíbe terminantemente la expedición de duplicados sin recobrar previamente los originales, después de vencidos, y obtener la conformidad del librado; porque, según el legislador, la pérdida ó extravío de un *cheque* no autoriza al desposeído para exigir del librador la expedición de segundos ó ulteriores ejemplares, como sucede en las letras de cambio. Pero esto no se opone á que adopte cuantas precau-

ciones considere oportunas, como son, entre otras, la de dar aviso al librado y exigir del librador otro nuevo *cheque* por igual suma que el extraviado, que quedará inutilizado en caso de presentarse por persona ilegítima.

La conformidad del librado en el caso de expedirse un duplicado, es necesaria, á fin de evitar fraudes ó sorpresas.

Art. 541. El librador ó cualquier tenedor legal de un mandato de pago tendrá derecho á indicar en él que se pague á banquero ó Sociedad determinada, lo cual expresará escribiendo cruzado en el anverso el nombre de dicho banquero ó Sociedad, ó solamente las palabras «y Compañía».

El pago hecho á otra persona que no sea el banquero ó Sociedad indicada, no relevará de responsabilidad al librado si hubiese pagado indebidamente.

El precepto de este artículo es una disposición preventiva, para evitar que los *cheques* caigan en poder de personas distintas de aquellas á quienes se envía, y que los detentadores puedan en su caso hacer efectivo su importe. Y al efecto, el artículo establece una especie de intervención, que consiste en que el librador, ó cualquiera de los portadores, sobreescriban al través el nombre de un banquero de la misma población, ó las palabras «y Compañía», de donde viene el llamar á los *cheques* con esta adición *cruzados*. «Este sobreescrito, dice el preámbulo, produce el principal efecto de exigir la intervención del banquero indicado, ó de una Compañía legalmente constituida para el pago del *cheque*, de tal suerte, que el pago verificado en otra forma no le será abonado en cuenta al librador. Por este medio tan sencillo, los detentadores de los *cheques* encontrarán graves dificultades para hacerlos efectivos; los libradores obtendrán mayor garantía en caso de pagarse indebidamente, y el público en general grandes facilidades para la circulación de estos efectos, que podrán transmitirse sin los inconvenientes y con todas las ventajas del verdadero endoso.»

Art. 542. Serán aplicables á estos documentos las disposiciones contenidas en este Código respecto á la garantía solidaria del librador y endosantes, al protesto y al ejercicio de las acciones provenientes de las letras de cambio. (*Art. 3º, ley belga; 341, Código italiano.*)

Art. 543. Regirán para las órdenes de pago en cuenta corriente de los Bancos ó Sociedades mercantiles, conocidas bajo el nombre de talones, las disposiciones anteriores en lo que les sean aplicables.

El primero de estos artículos no hace más que adaptar los *cheques* á las letras de cambio, en cuanto á la garantía solidaria del librador y endosante, al protesto y ejercicio de las demás acciones provenientes de dichas letras. En sus lugares respectivos hemos hablado de estos particulares.

El segundo no hace otra cosa que equiparar en lo posible á los *cheques* las órdenes de pago en cuenta corriente de los Bancos ó Sociedades mercantiles, conocidas con el nombre de *talones*.

TÍTULO XII

De los efectos al portador, y de la falsedad, robo, hurto ó extravío de los mismos.

Este título es enteramente nuevo, y tiene por objeto consignar, de acuerdo con una de las bases del Decreto de 20 de Setiembre de 1869, las prescripciones generales y comunes á los diversos efectos comerciales expedidos á favor de persona indeterminada, ó sea al mero tenedor ó portador de los mismos. Tales son las acciones de Sociedades, obligaciones simples ó hipotecarias, expedidas por Corporaciones, Compañías ó particulares, billetes de Banco, resguardos de almacenaje, cartas de porte, libranzas á la orden, *cheques* y conocimientos. En sus respectivos lugares trataremos de cada uno de estos documentos.

Los autores del Código que anotamos han creído de necesidad reunir en un solo título las prescripciones ó reglas comunes á los diversos efectos al portador, cualquiera que sea su denominación, ya sean conocidas actualmente, ya puedan crearse en lo porvenir, cuyas reglas, según dice el preámbulo, vendrán á ser al mismo tiempo como la legislación complementaria ó supletoria de la establecida para cada documento en particular.

SECCIÓN PRIMERA

DE LOS EFECTOS AL PORTADOR

Art. 544. Todos los efectos á la orden, de que trata el título anterior, podrán emitirse al portador y llevarán, como aquéllos, aparejada ejecución desde el día de su vencimiento, sin más requisito que el reconocimiento de la firma del responsable á su pago.

El día del vencimiento se contará según las reglas establecidas para los efectos expedidos á la orden, y contra la acción ejecutiva no se admitirán más excepciones que las indicadas en el art. 523.

Art. 545. Los demás efectos al portador, bien sean de los enumerados en el art. 68, ó bien billetes de Banco, acciones ú obligaciones de otros Bancos, Compañías de crédito territorial, agrícola ó mobiliario, de Compañías de ferrocarriles, de obras públicas, industriales, comerciales ó de cualquier otra clase, emitidas conforme á las Leyes y disposiciones de este Código, producirán los efectos siguientes:

1º Llevarán aparejada ejecución dichos títulos, lo mismo que sus cupones, desde el día del vencimiento de la obligación respectiva, ó á su presentación, si no le tuvieren señalado.

2º Serán transmisibles por la simple tradición del documento.

3º No estarán sujetos á reivindicación si hubieren sido negociados en Bolsa con intervención de agente colegiado, y, donde no lo hubiere, con intervención de notario público ó corredor de comercio. ®

Quedarán á salvo los derechos y acciones del legítimo propietario contra el vendedor ú otras personas responsables según las Leyes, por los actos que le hayan privado de la posesión y dominio de los efectos vendidos.

Art. 546. El tenedor de un efecto al portador tendrá derecho á confrontarlo con sus matrices siempre que lo crea conveniente.

Art. 543. Regirán para las órdenes de pago en cuenta corriente de los Bancos ó Sociedades mercantiles, conocidas bajo el nombre de talones, las disposiciones anteriores en lo que les sean aplicables.

El primero de estos artículos no hace más que adaptar los *cheques* á las letras de cambio, en cuanto á la garantía solidaria del librador y endosante, al protesto y ejercicio de las demás acciones provenientes de dichas letras. En sus lugares respectivos hemos hablado de estos particulares.

El segundo no hace otra cosa que equiparar en lo posible á los *cheques* las órdenes de pago en cuenta corriente de los Bancos ó Sociedades mercantiles, conocidas con el nombre de *talones*.

TÍTULO XII

De los efectos al portador, y de la falsedad, robo, hurto ó extravío de los mismos.

Este título es enteramente nuevo, y tiene por objeto consignar, de acuerdo con una de las bases del Decreto de 20 de Setiembre de 1869, las prescripciones generales y comunes á los diversos efectos comerciales expedidos á favor de persona indeterminada, ó sea al mero tenedor ó portador de los mismos. Tales son las acciones de Sociedades, obligaciones simples ó hipotecarias, expedidas por Corporaciones, Compañías ó particulares, billetes de Banco, resguardos de almacenaje, cartas de porte, libranzas á la orden, *cheques* y conocimientos. En sus respectivos lugares trataremos de cada uno de estos documentos.

Los autores del Código que anotamos han creído de necesidad reunir en un solo título las prescripciones ó reglas comunes á los diversos efectos al portador, cualquiera que sea su denominación, ya sean conocidas actualmente, ya puedan crearse en lo porvenir, cuyas reglas, según dice el preámbulo, vendrán á ser al mismo tiempo como la legislación complementaria ó supletoria de la establecida para cada documento en particular.

SECCIÓN PRIMERA

DE LOS EFECTOS AL PORTADOR

Art. 544. Todos los efectos á la orden, de que trata el título anterior, podrán emitirse al portador y llevarán, como aquéllos, aparejada ejecución desde el día de su vencimiento, sin más requisito que el reconocimiento de la firma del responsable á su pago.

El día del vencimiento se contará según las reglas establecidas para los efectos expedidos á la orden, y contra la acción ejecutiva no se admitirán más excepciones que las indicadas en el art. 523.

Art. 545. Los demás efectos al portador, bien sean de los enumerados en el art. 68, ó bien billetes de Banco, acciones ú obligaciones de otros Bancos, Compañías de crédito territorial, agrícola ó mobiliario, de Compañías de ferrocarriles, de obras públicas, industriales, comerciales ó de cualquier otra clase, emitidas conforme á las Leyes y disposiciones de este Código, producirán los efectos siguientes:

1º Llevarán aparejada ejecución dichos títulos, lo mismo que sus cupones, desde el día del vencimiento de la obligación respectiva, ó á su presentación, si no le tuvieren señalado.

2º Serán transmisibles por la simple tradición del documento.

3º No estarán sujetos á reivindicación si hubieren sido negociados en Bolsa con intervención de agente colegiado, y, donde no lo hubiere, con intervención de notario público ó corredor de comercio. ®

Quedarán á salvo los derechos y acciones del legítimo propietario contra el vendedor ú otras personas responsables según las Leyes, por los actos que le hayan privado de la posesión y dominio de los efectos vendidos.

Art. 546. El tenedor de un efecto al portador tendrá derecho á confrontarlo con sus matrices siempre que lo crea conveniente.

El primero de estos artículos sanciona una novedad con respecto al Código anterior: la de que las libranzas á la orden entre comerciantes, y los vales ó pagarés á la orden procedentes de operaciones de comercio, puesto que á esos se refiere el artículo, toda vez que son los documentos ó efectos á la orden de que trata el título anterior, podrán emitirse al portador, con lo que se deroga el Código de 1829, que prescribía todo lo contrario. En virtud de esta facultad, las Sociedades y los particulares quedan autorizados para emitir toda clase de documentos de crédito al portador, sin garantía ó con ella, gozando estos últimos mayores prerrogativas en lo que toca á su negociación, transmisión y reivindicación, como después veremos.

La reforma no puede menos de ser plausible, puesto que con ella se da más amplitud á las operaciones mercantiles y al crédito de los particulares, de conformidad con la práctica, ya sancionada en las naciones de verdadera importancia comercial.

Ampliado el Código en ese importante extremo, respecto de los efectos á la orden, el artículo añade que esos documentos llevarán aparejada ejecución, y pasa á determinar cuándo traen aparejada ejecución.

El artículo que anotamos trata sólo de los documentos del título anterior, esto es, libranzas, vales ó pagarés, y según él, alcanzan el carácter ejecutivo desde el día de su vencimiento, sin más requisito que el reconocimiento de la firma del responsable á su pago, contándose el día del vencimiento según las reglas establecidas para los efectos expedidos á la orden; y contra la acción ejecutiva no se admitirán más excepciones que las indicadas en el artículo 523, á cuyo artículo y su nota nos remitimos.

Pero como la Ley de Enjuiciamiento civil exige para despachar la ejecución que conste de una manera indubitada la autenticidad del título, y es distinta la forma en que se emiten los efectos al portador, pues unos revisten la de documentos privados, como son las libranzas y pagarés, y otros ostentan el carácter de efectos públicos cotizables en Bolsa, por los dos primeros artículos que hemos agrupado se establecen distintos medios para acreditar la autenticidad de cada uno de ellos, en armonía con la forma respectiva de la emisión.

En su consecuencia, para los de que trata el artículo 544, con referencia al título XI, ó sean las libranzas, vales, pagarés, etc., exige tan sólo el reconocimiento de la firma del responsable á su pago.

Para los efectos á que se refiere el artículo 545, bien sean los que por medio de una emisión representan créditos contra el Estado, las provincias ó los municipios, y legalmente estén reconocidos como negociables en Bolsa, ó los emitidos por las naciones extranjeras, si su negociación ha

sido autorizada debidamente por el Gobierno, previo dictamen de la Junta sindical del Colegio de Agentes de cambio, que son los que se especifican en el artículo 68, ó bien billetes de Banco, Compañías de crédito territorial, agrícola ó mobiliario, de Compañías de ferrocarriles, de obras públicas, industriales, comerciales ó de cualquiera otra clase, emitidas conforme á las leyes y disposiciones de este Código, para esos efectos al portador, que llevan asimismo aparejada ejecución, lo mismo que sus cupones, también desde el día del vencimiento de la obligación respectiva, ó á su presentación si no le tuviesen señalado. Y así como para los primeros sólo exige el Código el reconocimiento de la firma del responsable á su pago, deja subsistente para los segundos, por supuesto si son talonarios, como lo son por lo general, el requisito de la confrontación de los mismos.

Otra de las prescripciones comunes de esta clase de documentos consiste en ser transmisibles por la simple tradición de los mismos, como lo sanciona el párrafo ó número 2º del artículo 545. esto es, sin necesidad de acreditar la legitimidad de la adquisición, porque precisamente en esto estriba su naturaleza jurídica y el fin económico de esta institución.

Como dice el preámbulo, «el fundamento de la introducción y desarrollo que han tomado los títulos al portador, consiste precisamente en que la simple determinación del título constituye la única prueba de que el tenedor es su verdadero dueño, facilitando y simplificando de este modo la transmisión y circulación de los valores comerciales, sin temor á evicción alguna. En interés de la más rápida circulación de la riqueza, se ha prescindido de toda justificación para acreditar el título con que se poseen los efectos al portador, reputándose en su virtud como legítimo y único dueño al que es simple detentador del documento. Mas esto es una mera presunción, establecida con un fin meramente económico. Así, por ejemplo, si la tradición se verificó á título de depósito ó de prenda, quedará á cargo del transmitente acreditar esta circunstancia. Y lo mismo sucederá si perdió la posesión del documento y pasó éste á manos de un tercero contra su voluntad. En estos casos, probada la ilegitimidad de la tenencia ó posesión, el detentador vendrá obligado á restituir el documento á su verdadero dueño.»

Pero el Código va más adelante; y no bastándole facilitar la transmisión de esta clase de documentos, que el preámbulo llama con mucha exactitud riqueza mueble, á fin de dar seguridad al que la adquiere por justo título y de buena fe de que no será desposeído de ella por un tercero, exige requisitos y condiciones externas para la adquisición de aquellos efectos comerciales al portador que son susceptibles de una contratación individual y pública, á fin de poner á cubierto al adquirente contra

toda reclamación procedente de cualquier persona que se considere con derecho á la propiedad de los efectos así transmitidos; y en su virtud, declara el Código de una manera terminante que no estarán sujetos á reivindicación los efectos, si hubiesen sido negociados en Bolsa con intervención de Agente colegiado, y donde no le hubiere, con intervención de Notario público ó Corredor de comercio.

Podrá parecer á algunos un tanto violenta esta disposición del Código; pero á la rapidez en las operaciones, base del comercio, hay que sacrificar en este caso el legítimo derecho de verdadero dueño; porque en cambio la ley le da el de acudir á la Junta sindical, para que ésta anuncie el hurto ó el extravío, y en tal caso es responsable el Agente colegiado que intervenga, como asimismo los Notarios ó Corredores, puesto que por el último párrafo del artículo 545 se dejan á salvo los derechos y acciones del legítimo propietario contra el vendedor ú otras personas responsables, según las leyes, por los actos que le hayan privado de la posesión y dominio de los efectos vendidos.

Ya la ley de 30 de Marzo de 1864 trató de la necesidad de exigir requisitos y condiciones externas para la adquisición de los efectos comerciales al portador cotizables en Bolsa, sin que lo pudiera conseguir de una manera completa, puesto que no extendía sus beneficios más que á los efectos públicos, y no á todos, sino sólo á los que se negociaban en las poblaciones donde existe Bolsa, que son contadas, privándose de esos beneficios á los efectos emitidos por particulares y á la inmensa mayoría de los españoles.

Para remediar los inconvenientes que ofrecía dicha ley en la práctica, se dictó la de 29 de Agosto de 1873, que extendió los beneficios de la irrevindicación á toda clase de documentos al portador, ya se adquirieran mediante Agente colegiado, ya con intervención de Notario ó de Corredor de comercio en los pueblos donde no hubiere Bolsa, que era una novedad importante; porque merced á ella gozaban de iguales ventajas y seguridades los tenedores que residen en los pueblos donde hay Bolsa y los que viven en los demás del Reino, quedando igualmente garantido el tenedor legítimo contra la enajenación clandestina por medio del funcionario público responsable de la identidad de los contratantes y de la validez de la negociación de títulos extraviados ó sustraídos, después de formalizada la correspondiente denuncia.

Así lo declaró también el Tribunal Supremo en su sentencia de 22 de Noviembre de 1884, diciendo que no están sujetos á reivindicación los efectos al portador expedidos por el Estado, ó por las Corporaciones, ó por las Compañías autorizadas para ello, siempre que con las formalidades legales hayan sido negociados en Bolsa, donde la hubiere, y donde

no, interviniendo en la operación un Notario público ó un Corredor de cambio.

A pesar de la reforma de 1873, quedaba aún abierta la puerta á las reclamaciones de un tercero, en virtud de la facultad que le concedía la ley de 1864 para discutir y probar la mala fe del comprador; y como esto constituía una traba para la rapidez en la circulación de estos valores, y sobre todo para obtener la seguridad en el dominio de los adquiridos, si bien el Código que anotamos reproduce sustancialmente la doctrina de la ley de 30 de Marzo de 1864 reformada, presume siempre la buena fe en el tenedor legítimo, salvo en un solo caso: cuando adquirió en Bolsa y con intervención de Agente los títulos que hubiesen sido denunciados á la Junta sindical como hurtados ó extraviados.

Por último, el art. 546 dispone que el tenedor de un efecto al portador tendrá derecho á confrontarlo con sus matrices, siempre que lo crea conveniente.

Esta confrontación, de la que, como dice el preámbulo, deriva y arranca toda la eficacia y valor legal de los efectos al portador talonarios, que son los más numerosos é importantes, no debe quedar á merced de la entidad deudora, como sucedía anteriormente, por el mero hecho de ser ella la que custodiaba y conservaba las matrices de los efectos emitidos. No parece el deudor el más interesado en la custodia de lo que constituye la única prueba de la obligación que ha contraído; antes bien, hay el peligro de que suscite dificultades al acreedor, cuando éste pretenda verificar la confrontación de los efectos vencidos, por lo cual la conservación de las matrices en poder de la Compañía ó entidad deudora ofrece una anomalía en el orden jurídico. Y por eso el Código, al tratar del Registro mercantil, dice que una de las matrices de los efectos al portador se depositará previamente en el Registro, sin cuyo requisito, ni podrán inscribirse las emisiones de tales efectos verificadas por las Compañías ó particulares, ni aquéllos gozarán de los beneficios que el Código atribuye á la inscripción. De esta manera, la confrontación no sufrirá obstáculo ni entorpecimiento alguno y podrá tener lugar en el momento en que á los portadores de tales efectos les convenga. (Véase el título del Registro mercantil.)

SECCIÓN SEGUNDA

DEL ROBO, HURTO Ó EXTRAVÍO DE LOS DOCUMENTOS DE
CRÉDITO Y EFECTOS AL PORTADOR

El nuevo Código, como prescripción común á la gran mayoría de los efectos al portador, facilita por esta sección á los legítimos tenedores de ellos los medios de precaverse contra la destrucción, la pérdida ó la sustracción de los mismos, á que por su propia naturaleza se hallan tan expuestos con grave é irreparable daño de sus poseedores.

Esta materia venia rigiéndose sólo por disposiciones aisladas y por los estatutos y práctica de los Bancos y demás establecimientos de crédito. Pero el nuevo Código, siguiendo en este punto el camino trazado por otros países, ha llenado el vacío que se notaba en nuestra legislación.

Dos son los recursos que el Código concede al legítimo tenedor de un documento que lo ha perdido por cualquier accidente, para impedir que el detentador haga efectivo el crédito que representa, cobrándolo del deudor ó negociándolo en la Bolsa, y además conseguir un duplicado del documento extraviado ó destruído, con el cual pueda realizar los mismos beneficios que con el original.

Consiste el primer beneficio en un procedimiento cuyos trámites, en resumen, son: denuncia del hecho al Tribunal competente; publicación de la denuncia en la *Gaceta* y periódicos oficiales; término para oír al detentador; requerimiento á la entidad deudora que emitió el título para la retención del pago; audiencia del Ministerio público, y fijación de plazos breves para que los terceros puedan entablar sus reclamaciones. Y el segundo, si se trata de efectos negociables en Bolsa, como, según la ley, los adquiridos en Bolsa con intervención de Agente colegiado son irrevindicables, reclamación oportuna ante la Junta sindical del Colegio de Agentes, para que éstos se abstengan de toda operación sobre dichos efectos, y que reputándose como mandatarios del verdadero propietario, lo pongan en conocimiento del adquirente, con posterioridad á la denuncia, pues en su consecuencia se le reputa adquirente de mala fe, sin derecho á utilizar el beneficio de la irrevindicación contra el desposeído.

El legítimo tenedor de un documento extraviado puede intentar cualquiera de estos dos recursos ó procedimientos, ó ambos á la vez, en la misma denuncia.

De cada uno de estos medios nos ocuparemos al tratar de los artículos respectivos.

Art. 547. Serán documentos de crédito al portador, para los efectos de esta sección, según los casos:

1º Los documentos de crédito contra el Estado, provincias ó municipios, emitidos legalmente.

2º Los emitidos por Naciones extranjeras cuya cotización haya sido autorizada por el Gobierno á propuesta de la Junta sindical del Colegio de Agentes.

3º Los documentos de crédito al portador, de empresas extranjeras constituidas con arreglo á la Ley del Estado á que pertenezcan.

4º Los documentos de crédito al portador emitidos con arreglo á su Ley constitutiva por establecimientos, compañías ó empresas nacionales.

5º Los emitidos por particulares, siempre que sean hipotecarios ó estén suficientemente garantidos.

Este artículo no hace más que fijar taxativamente los documentos de crédito al portador que se consideran como tales para los efectos de esta sección. Y decimos taxativamente, porque después de enumerar los que fija, no añade «ninguno otro análogo», por lo que creemos que sólo á los enumerados se les concede el beneficio ó efectos de la ley. Pero ésta, por el artículo que anotamos, es tan casuística, que creemos habrá pocos documentos que no estén comprendidos en él.

Por el Real decreto de 28 de Enero de 1886, disponiendo que el Código de Comercio rija en los territorios de Cuba y Puerto Rico, de que ya hemos hecho mención, se sustituye para aquellas provincias este artículo con el siguiente:

«Art. 547. Serán documentos de crédito al portador, para los efectos de esta sección, según los casos:

»1º Los documentos de crédito contra el Estado, las islas de Cuba y Puerto Rico, las provincias y municipios de la Nación, emitidos legalmente.

»2º Los emitidos por naciones extranjeras cuya cotización haya sido autorizada por el Gobierno, á propuesta de la Junta sindical del Colegio de Agentes.

»3º Los documentos de crédito al portador, de empresas extranjeras constituidas con arreglo á la ley del Estado á que pertenezcan.

»4º Los documentos de crédito al portador emitidos con arreglo á su ley constitutiva por establecimientos, Compañías ó empresas nacionales.

»5º Los emitidos por particulares, siempre que sean hipotecarias ó estén suficientemente garantidos.»

Como se ve, este Real decreto sólo ha alterado la primera clase de documentos de crédito al portador, que menciona el artículo que anotamos, porque en las islas de Cuba y Puerto Rico no son emitidos por el Estado, por la provincia ni por el municipio. Los demás efectos son los mismos que menciona el Código.

Art. 548. El propietario desposeído, sea cual fuere el motivo, podrá acudir ante el juez ó tribunal competente para impedir que se pague á tercera persona el capital, los intereses ó dividendos vencidos ó por vencer, así como también para evitar que se transfiera á otro la propiedad del título ó conseguir que se le expida un duplicado.

Será juez ó tribunal competente el que ejerza jurisdicción en el distrito en que se halle el establecimiento ó persona deudora.

Art. 549. En la denuncia que al juez ó tribunal haga el propietario desposeído, deberá indicar el nombre, la naturaleza, el valor nominal, el número, si lo tuviere, y la serie de los títulos; y además, si fuere posible, la época y el lugar en que vino á ser propietario, y el modo de su adquisición; la época y el lugar en que recibió los últimos intereses ó dividendos, y las circunstancias que acompañaron á la desposesión.

El desposeído, al hacer la denuncia, señalará, dentro del distrito en que ejerza jurisdicción el juez ó tribunal competente, el domicilio en que habrán de hacerse saber todas las notificaciones.

El primero de estos artículos fija el derecho que el propietario desposeído, por cualquier motivo, tiene para entablar los dos recursos de que hemos hablado, y para conseguir que se le expida su duplicado.

Lo primero que ha de procurar el desposeído, es impedir que, habiendo vencido la obligación principal ó el pago de sus intereses ó cupones, el detentador perciba aquélla ó éstos válidamente de la entidad deudora.

Al efecto, deberá acudir inmediatamente que tenga conocimiento del acto de la desposesión al Juez ó Tribunal, que para este caso, y según el párrafo 2º del artículo que anotamos, es el que ejerce jurisdicción en el distrito en que se halle el establecimiento ó persona deudora.

Esta diligencia, ó la de acudir á la Junta sindical del Colegio de Agentes, que es el segundo recurso que la ley concede al desposeído, no debe demorarse, porque de su oportunidad depende que pueda obtenerse la irreivindicación en su caso.

Pero mal podrían hacerse investigaciones por el Juez ó Tribunal para impedir el pago, ó diligencias por los Agentes para impedir legalmente la transmisión de esos efectos, si el desposeído no diera los datos suficientes para ello. Al efecto, el art. 549 le exige que en la denuncia deberá indicar el nombre, la naturaleza, el valor nominal, el número, si lo tuviere, y la serie de los títulos; y además, si fuera posible, la época y el lugar en que vino á ser propietario y el modo de la adquisición; la época y el lugar en que recibió los últimos intereses ó dividendos y las circunstancias que acompañaron á la desposesión. Todo, en fin, lo que pueda contribuir á la identidad de los títulos desposeídos. Y aun cuando no creemos que la falta de algunos de los que fija la ley sea motivo para no admitir la demanda, en interés del desposeído está dar la mayor copia de datos, á fin de lograr el objeto que se propone.

Como el Juez ó Tribunal á que la ley se refiere sólo tiene jurisdicción en el distrito que le está asignado, y como el denunciador y desposeído pudieran no tener su domicilio en ese distrito, que la ley ha fijado sólo para el deudor, á fin de hacer más breve la tramitación y evitar que en ella tengan que conocer dos Juzgados ó Tribunales, lo que daría motivo, á más del retraso, á mayores gastos, el Código ordena que el denunciador señale, al hacer la denuncia, un domicilio dentro del distrito en que el Juez ó Tribunal á quien se dirige ejerza jurisdicción, á fin de que por éste se le hagan saber las notificaciones á que dé lugar el procedimiento.

Art. 550. Si la denuncia se refiriese únicamente al pago del capital ó de los intereses ó dividendos vencidos ó por vencer, el juez ó tribunal, justificada que sea en cuanto á la legitimidad de la adquisición del título, deberá estimarla, ordenando en el acto:

1º Que se publique la denuncia inmediatamente en la *Gaceta de Madrid*, en el *Boletín oficial* de la provincia y en el *Diario oficial de Avisos* de la localidad, si lo hubiere, señalando un término breve dentro del cual pueda comparecer el tenedor del título.

2º Que se ponga en conocimiento del centro directivo que haya emitido el título, ó de la compañía ó del particular de quien proceda, para que retengan el pago de principal é intereses.

Este artículo se contrae sólo á uno de los casos á que puede referirse la denuncia; al del pago del capital ó de los intereses vencidos y por vencer. Y para este caso, ordena que el Juez ó Tribunal, justificada que sea en cuanto á la legitimidad de la adquisición, justificación que creemos pueda hacerse, ya por los documentos ó por los datos que el desposeído presente, ya por cualquiera otro medio de los que la ley concede para casos análogos, deberá estimarla, ordenando en el acto la publicación de la denuncia en la *Gaceta de Madrid*, *Boletín oficial* y *Diario de Avisos*, si lo hubiere, señalando un plazo breve dentro del cual pueda comparecer el tenedor del título.

No fija este artículo qué plazo ha de ser ese, y creemos que sería difícil fijar uno determinado en general. Habrá circunstancias en que pueda ser muy breve, por ejemplo, de tres días, y otras en que no bastarán. Creemos que ese plazo queda al prudente arbitrio del Juez ó Tribunal, que lo fijará en cada caso determinado.

La segunda disposición que ha de adoptar éste, es la más importante al efecto de impedir que el deudor pague el valor de los intereses ó dividendos, en el caso de un robo ó hurto, ó de que el tenedor del título no lo sea de buena fe, esto es, poner en conocimiento del centro directivo que haya emitido el título, ó de la Compañía ó del particular de quien proceda, para que retenga el pago, provisionalmente, como veremos después por el art. 564, que también creemos aplicable á este caso.

El Real decreto de 28 de Enero, sobre aplicación del Código en Cuba y Puerto Rico, ordena que la denuncia se publique en la *Gaceta oficial* de la isla de Cuba ó en la de Puerto Rico, en su caso, en el *Boletín oficial* de la provincia, en el *Diario de Avisos*, si le hubiere, ó en su defecto, en uno ó dos de los periódicos de más circulación á juicio del Juez, prescripción acertadísima, y que echamos de menos en el Código para la Península. Lo demás del artículo del Real decreto, está copiado del que anotamos.

Art. 551. La solicitud se sustanciará con audiencia del Ministerio fiscal y en la forma que para los incidentes prescribe la Ley de Enjuiciamiento civil.

Este artículo marca el procedimiento á que ha de ajustarse la denuncia, que es en la forma que para los incidentes prescribe la Ley de Enjuiciamiento civil.

ciamiento civil (arts. 744 á 764 de dicha Ley, y especialmente los 749 á 758), y con audiencia del Fiscal, que entendemos sea el municipal, en los Juzgados de primera instancia y que entiende hoy en los asuntos que fueron de la competencia de los antiguos Promotores.

En la denuncia ó solicitud se sustanciará la reivindicación, y aun la responsabilidad en que haya incurrido el Agente, si los procedimientos se entablan, como puede hacerse, juntos.

Art. 552. Transcurrido un año desde la denuncia sin que nadie la contradiga, y si en el intervalo se hubieren repartido dos dividendos, el denunciante podrá pedir al Juez ó Tribunal autorización, no sólo para percibir los intereses ó dividendos vencidos ó por vencer, en la proporción y medida de su exigibilidad, sino también el capital de los títulos, si hubiere llegado á ser exigible.

Art. 553. Acordada la autorización por el Juez ó Tribunal, el desposeído deberá, antes de percibir los intereses ó dividendos ó el capital, prestar caución bastante y extensiva al importe de las anualidades exigibles y además al doble valor de la última anualidad vencida.

Transcurridos dos años desde la autorización sin que el denunciante fuere contradicho, la caución quedará cancelada.

Si el denunciante no quisiere ó no pudiere prestar la caución, podrá exigir de la compañía ó particular deudores el depósito de los intereses ó dividendos vencidos ó del capital exigible, y recibir á los dos años, si no hubiere contradicción, los valores depositados.

Art. 554. Si el capital llegare á ser exigible después de la autorización, podrá pedirse bajo caución ó exigir el depósito.

Transcurridos cinco años sin oposición desde la autorización, ó diez desde la época de la exigibilidad, el desposeído podrá recibir los valores depositados.

Art. 555. La solvencia de la caución se apreciará por los Jueces ó Tribunales.

El denunciante podrá prestar fianza y constituir la en títulos de renta sobre el Estado, recobrándola al terminar el plazo señalado para la caución.

Art. 556. Si en la denuncia se tratare de cupones al portador separados del título, y la oposición no hubiere sido contradicha, el opositor podrá percibir el importe de los cupones, transcurridos tres años á contar desde la declaración judicial estimando la denuncia.

Art. 557. Los pagos hechos al desposeído en conformidad con las reglas antes establecidas, eximen de toda obligación al deudor; y el tercero que se considere perjudicado, sólo conservará acción personal contra el opositor que procedió sin justa causa.

Estos artículos marcan el procedimiento y fijan los plazos dentro de los cuales, y no antes, la personalidad deudora podrá hacer los pagos al denunciante sin incurrir en responsabilidad, á menos de que hayan de suspenderse por la presentación del tercero en el correspondiente juicio sobre la propiedad de los títulos.

Por el primero se faculta al denunciante para que, una vez transcurrido un año sin que nadie contradiga la denuncia, y si en el intervalo se hubiesen repartido dos dividendos, pueda pedir al Juez ó Tribunal autorización, no sólo para percibir los intereses ó dividendos vencidos ó por vencer, en la proporción y medida de su exigibilidad, sino también el capital de los títulos, si hubiese llegado á ser exigible.

Pero si bien la ley supone que la no comparecencia del tenedor del título durante un año, da motivo á sospechar que se trata sólo de un extravío ó de un tenedor de mala fe, esa presunción no es suficiente, y pudiera ocurrir lo contrario; y al efecto, si bien por el art. 553 faculta al Juez ó Tribunal para dar esa autorización, impone al denunciante ó desposeído la obligación, antes de percibir los intereses, dividiendo ó capital, de prestar caución ó fianza bastante y extensiva al importe de las anualidades exigibles, y además al doble valor de la última anualidad vencida, cuya caución quedará cancelada transcurridos que sean dos años desde la autorización sin que el denunciante fuese contradicho; porque ya la presunción de la ley, y de que antes hemos hablado, es más fuerte en favor del denunciante. Y á fin de dar á éste mayor seguridad, y para el caso de que no quiera ó no pueda prestar la caución, le autoriza para exigir de la Compañía ó particulares deudores el depósito de los intereses ó dividendos vencidos ó del capital exigible, y á los dos años sin contradicción, esto es, al tiempo en que la caución queda cancelada por la no contradicción, recibir los valores depositados. De manera que el Juez podrá acordar la autorización y orden de pago, una vez que se haya prestado la caución, ó en otro caso acordar el depósito.

La cancelación de la caución ó fianza creemos que deberá declararla así el Juez ó Tribunal, porque el artículo no dice que quedará cancelada de derecho, si bien tampoco dice que se declarará cancelada.

Desde luego creemos que los plazos son demasiado largos, y que dada la publicidad de la denuncia, han podido acortarse.

El art. 554 se ocupa del caso en que la exigibilidad del capital sea después de la autorización; y para este caso autoriza la ley para pedirlo, bajo caución, ó exigir el depósito. El fundamento es el mismo que se ha tenido en cuenta para el cobro de interés, dividiendo ó capital exigible antes de la autorización.

Y por los mismos fundamentos se faculta al desposeído para que, transcurridos cinco años sin oposición, desde la autorización, ó diez desde la época de la exigibilidad, plazos que como los anteriores nos parecen largos, pueda recibir los valores depositados.

Respecto á la caución, el Código, por el art. 555, deja á la apreciación de los Jueces ó Tribunales la solvencia de la misma, siguiendo en esto á la legislación común en materia de procedimientos. Y en cuanto á la constitución de la fianza, creemos que el denunciante podrá prestarla en cualquiera de las que conoce ese mismo derecho común, puesto que el artículo sólo dice que el denunciante *podrá* constituirla en títulos de renta sobre el Estado, pero no que *deberá* constituirla en esa clase de valores.

El art. 556 se ocupa del caso concreto de que en la denuncia se tratare de cupones al portador separados del título. Para este caso, si la oposición no hubiere sido contradicha, el opositor podrá percibir el importe de dichos cupones transcurridos tres años, á contar desde la declaración oficial estimando la denuncia. Repetimos que estos plazos nos parecen largos.

Y por último, el art. 557, último de los que hemos agrupado, es como un resumen y una consecuencia de los anteriores. Por él se exime de responsabilidad al deudor que los paga, de conformidad con las reglas prescritas; porque, en efecto, ese deudor, que no hace más que cumplir con lo que por el Juez ó Tribunal se le ordena, no puede incurrir en responsabilidad alguna.

Y como aun pudiera, á pesar de esa tramitación algún tanto larga, herirse cualquier derecho, el artículo reserva al que se considere perjudicado la acción personal contra el opositor que procedió sin justa causa, y que podrá ejercitar en la forma que crea procedente.

Art. 558. Si, antes de la liberación del deudor, un tercer portador se presentare con los títulos denunciados, el primero deberá

retenerlos y hacerlo saber al Juez ó Tribunal y al primer opositor, señalando á la vez el nombre, vecindad ó circunstancias por las cuales pueda venirse en conocimiento del tercer portador.

La presentación de un tercero suspenderá los efectos de la oposición hasta que decida el Juez ó Tribunal.

El caso á que este artículo se refiere es justamente la consecuencia y el fin de la denuncia: evitar que un tercero se presente con los títulos denunciados al deudor que aun no haya pagado, y pretenda su cobro.

Como este artículo ya da por supuesto que la denuncia está admitida, y que cumpliendo con el núm. 2º del art. 550, el Juez ó Tribunal ha ordenado poner en conocimiento del centro directivo que haya emitido el título ó de la Compañía ó del particular de quien proceda, para que retenga el pago, si en tal caso la entidad deudora no podrá pagar sin contribuir quizás á la comisión de alguna estafa, de aquí que la ley le imponga el deber de retener los títulos y hacerlo saber al Juez ó Tribunal y al primer opositor, circunstancia que debería constarle, porque aquéllos, al prohibirle el pago, han de referirse á la denuncia que lo motiva y á la persona que la ha formulado.

Y como al Juez ó Tribunal y al propietario interesa conocer á la persona que ha presentado esos títulos extraviados, se le ordena asimismo que les haga saber el nombre, vecindad y demás circunstancias por las que puede venirse en conocimiento de ese tercer portador.

Y por último, como éste pudiera ser una persona ó entidad de buena fe, que hubiere adquirido esos títulos legítimamente, ó por lo menos en la creencia de que lo hacía así, la presentación de este tercero suspende los efectos de la oposición, hasta que decida el Juez ó Tribunal.

Estos efectos no son otros que la prohibición de que el denunciante cobre los dividendos, intereses, capital ó cupones, según los casos, por el transcurso del tiempo, hasta que se decida por el Juez ó Tribunal quién es el verdadero dueño de los títulos, designación que habrá de hacerse por las reglas generales del derecho, y mediante las pruebas ordinarias del mismo, por más que se haga en la forma que para los incidentes prescribe la Ley de Enjuiciamiento civil.

Esta decisión, una vez ejecutoria, será la que dé por terminada la cuestión, y la cual deberá ponerse en conocimiento de la persona ó entidad deudora, para en su vista tener por legítimo tenedor al que por la decisión del Juez ó Tribunal lo sea.

La ley habla aquí de la presentación de un tercer tenedor de buena fe, y que acude al expediente á defender su derechos ó los que crea tener-

Y para este caso ordena la suspensión de los efectos de la oposición. ¿Sucederá lo mismo si ese tercero no lo fuere de buena fe, sino un verdadero y violento detentador de los títulos, que, por ejemplo, al ir á cobrar del deudor hubiere sido detenido? Desde luego creemos que no, pues si creyera tener derecho á ellos, y deseara se suspendieran los efectos de la oposición, hubiera acudido inmediatamente á oponerse á su vez á la denuncia, y buscar la resolución judicial.

Podrá formarse causa criminal á ese tenedor ilegítimo, pero los efectos civiles de la denuncia seguirán su curso, sin suspensión; porque dados nuestros modernos procedimientos en materia criminal, con los plazos que el Código que anotamos exige para que la denuncia surta todos sus efectos, hay tiempo para decidir la cuestión criminal.

Art. 559. Si la denuncia tuviere por objeto impedir la negociación ó transmisión de títulos cotizables, el desposeído podrá dirigirse á la Junta sindical del Colegio de Agentes, denunciando el robo, hurto ó extravío, y acompañando nota expresiva de las series y números de los títulos extraviados, época de su adquisición y título por el cual se adquirieron.

La Junta sindical, en el mismo día de Bolsa ó en el inmediato, fijará aviso en el tablón de edictos; anunciará, al abrirse la Bolsa, la denuncia hecha, y avisará á las demás Juntas de síndicos de la Nación, participándoles dicha denuncia.

Igual anuncio se hará, á costa del denunciante, en la *Gaceta de Madrid*, en el *Boletín oficial* de la provincia y en el *Diario oficial de Avisos* de la localidad respectiva.

Art. 560. La negociación de los valores robados, hurtados ó extraviados, hecha después de los anuncios á que se refiere el artículo anterior, será nula, y el adquirente no gozará del derecho de la no reivindicación; pero sí quedará á salvo el del tercer poseedor contra el vendedor y contra el agente que intervino en la operación.

El primero de estos artículos trata del segundo recurso que el dueño de unos títulos extraviados tiene para impedir que otro se lucre con ellos. Se refiere á los títulos que sean cotizables, que son la mayor parte; y aun cuando el procedimiento se dirige á que surta sus efectos en la Bolsa, no

hay inconveniente en que también se haga al Juzgado ó Tribunal la denuncia que para los demás títulos ordena la ley, pues ésta no prohíbe que se use á la vez de los dos, y antes por el contrario, lo autoriza, y cuya duplicidad creemos conveniente que exista siempre, por más que en el expediente se observen las reglas establecidas para cada caso.

Como se demuestra por este artículo, aun hecha la denuncia, para los efectos que ésta ha de surtir en definitiva, el desposeído podrá dirigirse á la Junta sindical del Colegio de Agentes, denunciando asimismo el robo, hurto ó extravío, y acompañando nota expresiva de las series y números de los títulos, época de su adquisición, etc.

Es la misma disposición, aunque más concreta, que la que la ley determina para la denuncia al Juez ó Tribunal. Y á su vez, así como el artículo 550 ordena al Juez las providencias que ha de tomar, el que anotamos ordena á la Junta sindical que en el mismo día ó en el inmediato, creemos que en el mismo día, si la denuncia llega á hora en que se estén haciendo operaciones, y sólo cuando llegue después de esa hora, podrá hacerse en el siguiente, pero antes de dar comienzo las transacciones, fije aviso en el tablón de edictos, y anuncie, al abrirse la Bolsa, la denuncia hecha; y si ya estuviere aquélla abierta, creemos que también debe anunciarse, si llega á tiempo, y avise á las demás Juntas de síndicos de la Nación, lo más pronto posible, participándoles dicha denuncia.

En cuanto al anuncio en la *Gaceta de Madrid, Boletín oficial y Diario de Avisos*, creemos que si la denuncia ha sido doble, esto es, si se ha presentado también al Juez ó Tribunal, como éste tiene obligación de ordenar que inmediatamente se publique la denuncia en esos Diarios, creemos que en tal caso será una diligencia redundante; pero si la denuncia se hiciera sólo á la Junta sindical, ó por conveniencia del denunciante se hicieren esos anuncios, lógico es que se hagan á costa de éste, que es el único interesado.

Con respecto á esta denuncia, el repetido Real decreto sobre aplicación del Código á las islas de Cuba y Puerto Rico dispone que, á falta de Junta sindical del Colegio de Agentes, se dirija á la Junta del Colegio de Corredores de Comercio; que el anuncio, á más de hacerse en el tablón de edictos en la Bolsa y demás que ordena el Código, que se publique en la *Gaceta oficial* de la isla de Cuba ó de la de Puerto Rico, en su caso, en el *Boletín oficial* de la provincia, en el *Diario de Avisos* de la localidad, si lo hubiere, ó en uno ó dos de los periódicos de más circulación, á juicio del Juez.

El art. 560 es una consecuencia de la denuncia. Como ésta tiene por objeto impedir la negociación ó transmisión de los títulos extraviados, la negociación de esos valores hecha después de los anuncios, la ley, rigu-

rosamente lógica, la declara nula, y el adquirente no gozará del derecho de la no reivindicación. Pero como este adquirente pudiera serlo de buena fe, por no tener conocimiento de la denuncia, la ley le deja á salvo su derecho contra el vendedor y contra el Agente que intervino en la operación, alcanzando la responsabilidad de éste sobre la fianza y todos sus bienes, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que pueda incurrir, si hubiere contribuido á una estafa, puesto que él, por su cargo oficial, tiene la obligación de enterarse de los anuncios de esta clase en la Bolsa.

La ley parece poner á estos dos responsables, es decir, á vendedor y Agente, solidariamente en esa obligación, puesto que dice contra el vendedor y contra el Agente.

Art. 561. En el término de nueve días, el que hubiere denunciado el robo, hurto ó extravío de los títulos deberá obtener el auto correspondiente del Juez ó Tribunal, ratificando la prohibición de negociar ó enajenar los expresados títulos.

Si este auto no se notificare ó pusiere en conocimiento de la Junta sindical en el plazo de los nueve días, anulará la Junta el anuncio y será válida la enajenación de los títulos que se hiciera posteriormente.

He aquí por qué aconsejamos la conveniencia de acudir al Juez ó Tribunal denunciando el robo, el hurto ó la sustracción de los efectos, aun cuando se acuda también á la Junta sindical del Colegio de Agentes.

Como la ley no ordena á esa Junta que ponga la denuncia en conocimiento del Juzgado ó Tribunal, y el que hubiere denunciado el hecho deberá obtener de éstos en el término de nueve días el auto correspondiente ratificando la prohibición de negociar ó enajenar los expresados títulos, claro es que si el Juez ó Tribunal no tiene conocimiento de la denuncia, no podrá ratificar esa prohibición. Este auto ha de pedirle el denunciante al Juzgado ó Tribunal, y de aquí la conveniencia y necesidad de que ya sea parte por la presentación de la denuncia; y ha de pedirle á tiempo, pues si no se notificare ó pusiere en conocimiento de la Junta en el plazo de esos nueve días, ésta, de hecho, anulará el anuncio, y será válida la enajenación de los títulos que se hiciera posteriormente.

Dice el artículo, que el auto de ratificación se notifique ó se ponga en conocimiento de la Junta sindical; y aun cuando parece dejar la decisión de una ú otra forma al Juez ó Tribunal, nos parece que sería mejor la notificación, por ser más autorizada que una comunicación, á esa Junta ó á

su Presidente, á quien creemos que en su caso sólo se ha de hacer la notificación, por más que la ley diga á la Junta.

Art. 562. Transcurridos cinco años, á contar desde las publicaciones hechas en virtud de lo dispuesto en los artículos 550 y 559, y de la ratificación del Juez ó Tribunal á que se refiere el 561, sin haber hecho oposición á la denuncia, el Juez ó Tribunal declarará la nulidad del título sustraído ó extraviado, y lo comunicará al Centro directivo oficial, Compañía ó particular de que proceda, ordenando la emisión de un duplicado á favor de la persona que resultare ser su legítimo dueño.

Si dentro de los cinco años se presentase un tercer opositor, el término quedará en suspenso hasta que los Jueces ó Tribunales resuelvan.

Art. 563. El duplicado llevará el mismo número que el título primitivo; expresará que se expidió por duplicado; producirá los mismos efectos que aquél, y será negociable con iguales condiciones.

La expedición del duplicado anulará el título primitivo, y se hará constar así en los asientos ó registros relativos á éste.

Como no sería justo que el desposeído quedase privado de uno de los efectos más importantes de los títulos al portador, que consiste en la tramitación ó negociación de los mismos, mientras llega la época de su vencimiento, que suele ser generalmente á plazos bastante largos, dispone este artículo, con mucha justicia, que transcurridos cinco años desde las publicaciones hechas en virtud de lo dispuesto en los artículos 550 y 559, y de la ratificación á que se refiere el 561, sin haberse hecho oposición á la denuncia, el Juez ó Tribunal declarará la nulidad del título sustraído ó extraviado, y lo comunicará al Centro directivo, Compañía ó particular de que proceda, ordenando la emisión de un duplicado á favor de la persona que resultase ser su legítimo dueño.

Supone aquí la ley que no se ha hecho oposición, y que no ha parecido el título robado, sustraído ó extraviado, pero creemos que si ese título viniera á los autos de denuncia sin hacer oposición á ésta, por ejemplo, si el tenedor ó detentador cayese en poder de la justicia, y con él los títulos, ó si éstos los conservase el deudor por haberse presentado á su

cobro, como le previene el art. 558, entonces no habrá necesidad de mandar emitir un duplicado, sino que el Juez ó Tribunal, declarando quién es el verdadero dueño, mandará que se le entreguen á éste.

El último párrafo de este artículo nos parece una redundancia, pues diciendo el primero que transcurridos cinco años sin hacer oposición se declare la nulidad del título y se mande emitir un duplicado, no había para qué decir que si dentro de esos cinco años se presentase un tercer opositor, el término quedará en suspenso hasta que el Juez ó Tribunal resuelva; pues concediéndose una especie de prescripción por el lapso del tiempo, interrumpido éste por la oposición, claro es que quedan en suspenso todos los efectos que por la no comparecencia se atribuyen.

El segundo de estos artículos es una consecuencia lógica de todo duplicado; porque tomando éste la forma del original, que queda anulado, es indudable que ese duplicado ha de llevar los mismos requisitos que el original, con más la expresión que es duplicado, y ha de producir exactamente los mismos efectos. Y como el original queda anulado, es preciso que conste así en los asientos ó registros relativos á éste, para demostrar que no tiene valor alguno.

Art. 564. Si la denuncia del desposeído tuviere por objeto, no sólo el pago del capital, dividendos ó cupones, sino también impedir la negociación ó transmisión en Bolsa de los efectos cotizables, se observarán, según los casos, las reglas establecidas para cada uno en los artículos anteriores.

Este artículo demuestra que la denuncia puede ser doble, aun cuando se dirija sólo al Juzgado ó Tribunal, esto es, para obtener el pago del capital, dividendos ó cupones, ó para impedir la negociación ó transmisión en Bolsa. Y aun cuando el artículo dice que se observe, según los casos, las reglas establecidas para cada uno, opinamos que en este caso todos los procedimientos habrán de acumularse siguiéndose en un mismo expediente; que el Juez, á más de lo que le ordena el art. 550, deberá poner la denuncia detallada en conocimiento de la Junta sindical del Colegio de Agentes, para que ésta proceda á lo que la misma ley le ordena en el art. 559.

Art. 565. No obstante lo dispuesto en esta sección, si el desposeído hubiese adquirido los títulos en Bolsa, y á la denuncia acompañara el certificado del agente en el cual se fijasen y determinasen los títulos ó efectos de manera que apareciese su identidad,

antes de acudir al Juez ó Tribunal podrá hacerlo al establecimiento ó persona deudora, y aun á la Junta sindical del Colegio de Agentes, oponiéndose al pago y solicitando las publicaciones oportunas. En tal caso, el establecimiento ó casa deudora y la Junta sindical, estarán obligados á proceder como si el Juzgado ó Tribunal les hubiere hecho la notificación de estar admitida y estimada la denuncia.

Si el Juez ó Tribunal, dentro del término de un mes, no ordenare la retención ó publicación, quedará sin efecto la denuncia hecha por el desposeído, y el establecimiento ó persona deudora y Junta sindical estarán libres de toda responsabilidad.

Este artículo no hace otra cosa que simplificar los procedimientos cuando el desposeído hubiese adquirido los títulos extraviados en Bolsa; pues ante la simple denuncia, acompañada de la certificación de Agente, que exprese los títulos ó efectos extraviados, de manera que resulte comprobada su identidad, la entidad deudora, ó la Junta sindical, procederán como si el Juzgado ó Tribunal les hubiese notificado la admisión de la denuncia. Pero será necesario acudir después al Juez, pues si éste, dentro del término de un mes, no ordena la retención ó publicación, quedará sin efecto la denuncia, y el establecimiento ó persona deudora, ó Junta sindical, estarán libres de toda responsabilidad. Por eso repetimos una vez más la conveniencia y necesidad de acudir siempre al Juzgado ó Tribunal, denunciando el hecho, por más que ya se haya denunciado, si así convenia, para evitar el pago, á la Junta sindical ó al mismo deudor.

Art. 566. Las disposiciones que preceden no serán aplicables á los billetes del Banco de España, ni á los de la misma clase emitidos por establecimientos sujetos á igual régimen, ni á los títulos al portador emitidos por el Estado, que se rijan por Leyes, Decretos ó Reglamentos especiales.

Los documentos á que se refiere este artículo no pueden tener cabida en las disposiciones de los artículos anteriores de esta sección: los billetes del Banco de España, ó los de la misma clase emitidos por establecimientos sujetos á igual régimen; porque estos valores gozan la consideración de moneda metálica, á la cual están económica y jurídicamente equiparados, y sería absurdo sujetarlos á las reglas anteriores, y se pa-

ralizaría su circulación, con gran perjuicio del comercio y de la riqueza en general y con descrédito de los mismos Bancos que los emiten; y los títulos al portador emitidos por el Estado, porque éstos se rigen por leyes, decretos ó reglamentos especiales, que el Código no ha pensado derogar.

TÍTULO XIII

De las cartas-órdenes de crédito.

Art. 567. Son cartas-órdenes de crédito las expedidas de comerciante á comerciante ó para atender á una operación mercantil. (Art. 572, Cód. 1829.)

Llábase *carta-orden* de crédito á la carta que una persona dirige á otra para que entregue á sujeto determinado alguna cantidad.

En el artículo que anotamos aparece una reforma de importancia, que no sabemos si es intencional, ó efecto de un descuido de redacción.

El Código de 1829, en el art. 572, correspondiente al que anotamos, decía que para que se reputasen contratos mercantiles las cartas-órdenes de crédito, habían de ser dadas «de comerciante á comerciante para atender á una operación de comercio.» Es decir, que aquel Código exigía la doble condición que la persona que diera la carta y á quien se dirigiera fueran comerciantes, y que además el objeto de ella fuera para una operación de comercio.

El artículo del nuevo Código que anotamos dice de una manera clara y terminante que «son cartas-órdenes de crédito las expedidas de comerciante á comerciante ó para atender á una operación mercantil.» Lo que significa que los comerciantes entre sí puedan expedirse cartas-órdenes de crédito, por el solo hecho de ser comerciantes, aun cuando no sea para atender á una operación mercantil; y que siendo para este objeto, pueden expedirlas los que no sean comerciantes. Que es todo lo contrario que disponía el antiguo Código.

Hemos dicho que no sabemos si la reforma es intencional ó efecto de un descuido de redacción, y casi nos atreveríamos á asegurar que es esto último, y no lo primero. Nos fundamos, en que la brillante exposición de motivos que acompañó al proyecto de Código, que tan minuciosa ha sido para explicar las reformas que en el proyecto, que hoy es ley, se ha-

antes de acudir al Juez ó Tribunal podrá hacerlo al establecimiento ó persona deudora, y aun á la Junta sindical del Colegio de Agentes, oponiéndose al pago y solicitando las publicaciones oportunas. En tal caso, el establecimiento ó casa deudora y la Junta sindical, estarán obligados á proceder como si el Juzgado ó Tribunal les hubiere hecho la notificación de estar admitida y estimada la denuncia.

Si el Juez ó Tribunal, dentro del término de un mes, no ordenare la retención ó publicación, quedará sin efecto la denuncia hecha por el desposeído, y el establecimiento ó persona deudora y Junta sindical estarán libres de toda responsabilidad.

Este artículo no hace otra cosa que simplificar los procedimientos cuando el desposeído hubiese adquirido los títulos extraviados en Bolsa; pues ante la simple denuncia, acompañada de la certificación de Agente, que exprese los títulos ó efectos extraviados, de manera que resulte comprobada su identidad, la entidad deudora, ó la Junta sindical, procederán como si el Juzgado ó Tribunal les hubiese notificado la admisión de la denuncia. Pero será necesario acudir después al Juez, pues si éste, dentro del término de un mes, no ordena la retención ó publicación, quedará sin efecto la denuncia, y el establecimiento ó persona deudora, ó Junta sindical, estarán libres de toda responsabilidad. Por eso repetimos una vez más la conveniencia y necesidad de acudir siempre al Juzgado ó Tribunal, denunciando el hecho, por más que ya se haya denunciado, si así convenia, para evitar el pago, á la Junta sindical ó al mismo deudor.

Art. 566. Las disposiciones que preceden no serán aplicables á los billetes del Banco de España, ni á los de la misma clase emitidos por establecimientos sujetos á igual régimen, ni á los títulos al portador emitidos por el Estado, que se rijan por Leyes, Decretos ó Reglamentos especiales.

Los documentos á que se refiere este artículo no pueden tener cabida en las disposiciones de los artículos anteriores de esta sección: los billetes del Banco de España, ó los de la misma clase emitidos por establecimientos sujetos á igual régimen; porque estos valores gozan la consideración de moneda metálica, á la cual están económica y jurídicamente equiparados, y sería absurdo sujetarlos á las reglas anteriores, y se pa-

ralizaría su circulación, con gran perjuicio del comercio y de la riqueza en general y con descrédito de los mismos Bancos que los emiten; y los títulos al portador emitidos por el Estado, porque éstos se rigen por leyes, decretos ó reglamentos especiales, que el Código no ha pensado derogar.

TÍTULO XIII

De las cartas-órdenes de crédito.

Art. 567. Son cartas-órdenes de crédito las expedidas de comerciante á comerciante ó para atender á una operación mercantil. (Art. 572, Cód. 1829.)

Llábase *carta-orden* de crédito á la carta que una persona dirige á otra para que entregue á sujeto determinado alguna cantidad.

En el artículo que anotamos aparece una reforma de importancia, que no sabemos si es intencional, ó efecto de un descuido de redacción.

El Código de 1829, en el art. 572, correspondiente al que anotamos, decía que para que se reputasen contratos mercantiles las cartas-órdenes de crédito, habían de ser dadas «de comerciante á comerciante para atender á una operación de comercio.» Es decir, que aquel Código exigía la doble condición que la persona que diera la carta y á quien se dirigiera fueran comerciantes, y que además el objeto de ella fuera para una operación de comercio.

El artículo del nuevo Código que anotamos dice de una manera clara y terminante que «son cartas-órdenes de crédito las expedidas de comerciante á comerciante ó para atender á una operación mercantil.» Lo que significa que los comerciantes entre sí puedan expedirse cartas-órdenes de crédito, por el solo hecho de ser comerciantes, aun cuando no sea para atender á una operación mercantil; y que siendo para este objeto, pueden expedirlas los que no sean comerciantes. Que es todo lo contrario que disponía el antiguo Código.

Hemos dicho que no sabemos si la reforma es intencional ó efecto de un descuido de redacción, y casi nos atreveríamos á asegurar que es esto último, y no lo primero. Nos fundamos, en que la brillante exposición de motivos que acompañó al proyecto de Código, que tan minuciosa ha sido para explicar las reformas que en el proyecto, que hoy es ley, se ha-

cían, al tratar de las cartas-órdenes de crédito, dice que por punto general reproduce la doctrina del antiguo Código, y da cuenta de las reformas introducidas, de que después hablaremos, que son de menor importancia que la que nos ocupa, y de ésta no dice ni una palabra.

Creemos, pues, que la conjunción *ó* en este artículo, no ha querido ponerse, y que en su lugar debía estar la preposición *para*, ú otra equivalente, á fin de unir ambos conceptos, el de comerciantes y el de que la carta-orden sea para una operación mercantil. Pero el artículo, tal como está redactado, no da lugar á dudas, y habrá de entenderse en el sentido que primero hemos dicho.

Art. 568. Las condiciones esenciales de las cartas-órdenes de crédito serán:

1ª Expedirse en favor de persona determinada, y no á la orden.

2ª Contraerse á una cantidad fija y específica, ó á una ó más cantidades indeterminadas, pero todas comprendidas en un máximo cuyo límite se ha de señalar precisamente.

Las que no tengan algunas de estas últimas circunstancias serán consideradas como simples cartas de recomendación. (*Artículos 573 y 574, Cód. 1829.*)

Aunque con distinta redacción, este artículo reproduce la doctrina del anterior Código. Sus disposiciones son claras, y no pueden ofrecer duda alguna. Las cartas-órdenes de crédito que no contengan alguna de las condiciones de este artículo, que son esenciales en ella, se considerarán como simples cartas de recomendación.

Art. 569. El dador de una carta de crédito quedará obligado hacia la persona á cuyo cargo la dió, por la cantidad pagada en virtud de ella, dentro del máximo fijado en la misma. (*Art. 575, Cód. 1829.*)

Las cartas-órdenes de crédito no podrán ser protestadas aun cuando no fueren pagadas, ni el portador de ellas adquirirá acción alguna por aquella falta contra el que se la dió. (*Párr. 1º, artículo 576, Cód. 1829.*)

El pagador tendrá derecho á exigir la comprobación de la

identidad de la persona á cuyo favor se expidió la carta de crédito.

El párrafo 4º de este artículo no hace más que repetir la doctrina legal sobre este punto. El dador de la carta de crédito queda obligado á la persona á cuyo cargo la dió por la cantidad pagada en virtud de ella, porque el dador en este caso es un mandante y el pagador un mandatario. Y no debe quedar responsable más que dentro del máximo fijado en la carta, si la cantidad no ha sido determinada, porque es de cuenta del mandatario lo que hace excediendo los límites del mandato.

El segundo párrafo marca la diferencia que hay entre las cartas-órdenes de crédito y las letras de cambio. Por eso no concede á aquéllas los efectos que á éstas, como son la facultad de protestarlas por falta de pago y el derecho á reclamar contra el dador por la misma falta.

Y por último, se autoriza al pagador para que exija la comprobación de la identidad de la persona á cuyo favor se expidió la carta, medida de seguridad justa y conveniente.

Art. 570. El dador de una carta de crédito podrá anularla, poniéndolo en conocimiento del portador y de aquel á quien fuere dirigida.

Este artículo contiene una reforma, algún tanto radical. El antiguo Código prohibía revocar intempestivamente las cartas-órdenes de crédito, y sólo cuando hubiere justa causa podría hacerlo (art. 577). El nuevo Código, por este artículo, permite anularla, y como dice el preámbulo, en cualquier tiempo, *tempestive seu intempestive*, con la única cortapisa de dar conocimiento de ello á las personas á quienes interesa, que no son otras que el portador y el pagador.

Como dice el preámbulo, esta disposición se halla más en armonía con la naturaleza de este documento y con los intereses del comercio, porque es difícil probar la circunstancia de que sobrevenga algún hecho que haga dudar fundadamente de la solvabilidad del portador, que exigía el antiguo Código, y tanto más difícil de probar, cuando el que expidió la carta pudiera evitar todavía el riesgo de otorgar un crédito á persona que había perdido su confianza, y que, por otra parte, no puede alegarse sin herir la reputación ajena. Este artículo atiende al interés del dador de la carta y al crédito de la persona á cuyo favor se expide, la cual tampoco queda privada de toda garantía contra la mala fe de aquél, supuesto que el primero queda responsable de los perjuicios que ocasiona.

na, con arreglo á los principios generales del derecho sobre la prestación del dolo.

Art. 571. El portador de una carta de crédito reembolsará sin demora al dador la cantidad recibida.

Si no lo hiciere, podrá exigírsele por acción ejecutiva, con el interés legal y el cambio corriente en la plaza en que se hizo el pago, sobre el lugar en que se verifique el reembolso. (*Art. 578, Cód. 1829.*)

El Código anterior preveía por su artículo 578 el caso de que el portador de la carta-orden hubiere reembolsado previamente al dador el importe de la misma. De todas maneras, antes ó después debe reembolsar esa cantidad, y si no lo hiciere, podrá exigírsele por acción ejecutiva, por supuesto siempre que se pruebe la entrega del dinero por el recibo del tomador, y que reconozca éste su firma, ó por otra clase de prueba de las que reconocen las leyes.

Art. 572. Si el portador de una carta de crédito no hubiere hecho uso de ella en el término convenido con el dador de la misma, ó, en defecto de fijación de plazo, en el de seis meses, contados desde su fecha, en cualquier punto de Europa, y de doce en los de fuera de ella, quedará nula de hecho y de derecho.

Este artículo contiene otra reforma con relación al 579, su concordante del Código anterior. Disponía éste, que cuando el portador de una carta de crédito no hubiera hecho uso de ella en el término convenido con su dador, ó en su defecto con el que el Juzgado considerase suficiente, debía devolverla al dador, requerido al efecto, ó afianzar su importe, hasta que constase su revocación al que debía pagarla. El nuevo Código, de acuerdo con el espíritu de la legislación mercantil, declara nula de hecho y de derecho la carta de crédito cuando no se ha hecho uso de ella en el transcurso de cierto tiempo, fijando en defecto del que pueda señalar la carta uno determinado y perentorio, como es el de seis meses, contados desde su fecha, en cualquier punto de Europa, y de doce fuera de ella. La no intervención del Tribunal y la eliminación de otros requisitos enojosos y molestos que exigía el antiguo Código, y que mantenían por tiempo ilimitado la responsabilidad del dador de la carta y de la persona á cuyo favor iba expedida, nos parece una reforma convenientísima.

LIBRO TERCERO

Del comercio marítimo.

Este libro III del Código, es propiamente un Código especial del comercio marítimo, que si bien forma un todo con los dos libros anteriores, por su naturaleza, por sus medios y especialísimas circunstancias, constituye una entidad jurídica que sólo tiene de común con el comercio terrestre el fin que persigue todo acto comercial, la obtención del lucro.

La parte más floca del Código de 1829, era, sin duda alguna, la referente á la navegación, á los buques, á su condición de bienes muebles flotantes, á las relaciones consiguientes entre propietarios y navieros, consignatarios, capitanes, patronos, oficiales, tripulaciones, contratos de fletamento, á la gruesa, seguros y averías; y no por cierto imputable al legislador que no pudo prever, para tan corto plazo, la inmensa transformación verificada en la construcción naval, en sus medios de locomoción, y muy esencial en las ciencias morales y políticas, que tan grandes pasos han dado en materias económico-sociales, creando fuerzas económicas, antes desconocidas, y constituyendo personalidades jurídicas, de pujanza tan incontrastable, que no sólo maravilla que existan, sino que asombra más aún que hayan sido ignoradas hasta la fecha.

Los adelantos del tiempo han sido y siguen siendo muchos; el desarrollo de las fuerzas económicas, mayor; y precisaba suma energía, más previsión en el legislador para no encontrarse, al poco tiempo de publicado este Código, anulado por los acontecimientos; mas no ha sido así, y ó mucho nos engañamos, ó en lo referente al comercio marítimo habrán de introducirse en el Código novísimo importantes y transcendentales reformas antes de poco.

na, con arreglo á los principios generales del derecho sobre la prestación del dolo.

Art. 571. El portador de una carta de crédito reembolsará sin demora al dador la cantidad recibida.

Si no lo hiciere, podrá exigírsele por acción ejecutiva, con el interés legal y el cambio corriente en la plaza en que se hizo el pago, sobre el lugar en que se verifique el reembolso. (*Art. 578, Cód. 1829.*)

El Código anterior preveía por su artículo 578 el caso de que el portador de la carta-orden hubiere reembolsado previamente al dador el importe de la misma. De todas maneras, antes ó después debe reembolsar esa cantidad, y si no lo hiciere, podrá exigírsele por acción ejecutiva, por supuesto siempre que se pruebe la entrega del dinero por el recibo del tomador, y que reconozca éste su firma, ó por otra clase de prueba de las que reconocen las leyes.

Art. 572. Si el portador de una carta de crédito no hubiere hecho uso de ella en el término convenido con el dador de la misma, ó, en defecto de fijación de plazo, en el de seis meses, contados desde su fecha, en cualquier punto de Europa, y de doce en los de fuera de ella, quedará nula de hecho y de derecho.

Este artículo contiene otra reforma con relación al 579, su concordante del Código anterior. Disponía éste, que cuando el portador de una carta de crédito no hubiera hecho uso de ella en el término convenido con su dador, ó en su defecto con el que el Juzgado considerase suficiente, debía devolverla al dador, requerido al efecto, ó afianzar su importe, hasta que constase su revocación al que debía pagarla. El nuevo Código, de acuerdo con el espíritu de la legislación mercantil, declara nula de hecho y de derecho la carta de crédito cuando no se ha hecho uso de ella en el transcurso de cierto tiempo, fijando en defecto del que pueda señalar la carta uno determinado y perentorio, como es el de seis meses, contados desde su fecha, en cualquier punto de Europa, y de doce fuera de ella. La no intervención del Tribunal y la eliminación de otros requisitos enojosos y molestos que exigía el antiguo Código, y que mantenían por tiempo ilimitado la responsabilidad del dador de la carta y de la persona á cuyo favor iba expedida, nos parece una reforma convenientísima.

LIBRO TERCERO

Del comercio marítimo.

Este libro III del Código, es propiamente un Código especial del comercio marítimo, que si bien forma un todo con los dos libros anteriores, por su naturaleza, por sus medios y especialísimas circunstancias, constituye una entidad jurídica que sólo tiene de común con el comercio terrestre el fin que persigue todo acto comercial, la obtención del lucro.

La parte más floca del Código de 1829, era, sin duda alguna, la referente á la navegación, á los buques, á su condición de bienes muebles flotantes, á las relaciones consiguientes entre propietarios y navieros, consignatarios, capitanes, patronos, oficiales, tripulaciones, contratos de fletamento, á la gruesa, seguros y averías; y no por cierto imputable al legislador que no pudo prever, para tan corto plazo, la inmensa transformación verificada en la construcción naval, en sus medios de locomoción, y muy esencial en las ciencias morales y políticas, que tan grandes pasos han dado en materias económico-sociales, creando fuerzas económicas, antes desconocidas, y constituyendo personalidades jurídicas, de pujanza tan incontrastable, que no sólo maravilla que existan, sino que asombra más aún que hayan sido ignoradas hasta la fecha.

Los adelantos del tiempo han sido y siguen siendo muchos; el desarrollo de las fuerzas económicas, mayor; y precisaba suma energía, más previsión en el legislador para no encontrarse, al poco tiempo de publicado este Código, anulado por los acontecimientos; mas no ha sido así, y ó mucho nos engañamos, ó en lo referente al comercio marítimo habrán de introducirse en el Código novísimo importantes y trascendentales reformas antes de poco.

¿Es que la deficiencia es tanta que demande á gritos su reforma en el momento de ser promulgado? No. Hay grandísimas diferencias entre el de 1829 y el de 1885; se ha mejorado mucho, y pasos se han dado en éste, sobre determinados asuntos, que en la práctica han de plantear importantísimas cuestiones que habrán de ser resueltas como el progreso y la justicia de consuno exigen; mas por esto mismo, la reforma tendrá que ser inmediata.

De todos modos, conviene consignar que en el derecho marítimo del Código de 1885 no se ha retrocedido en los buenos principios jurídicos.

TÍTULO PRIMERO

De los buques.

Art. 573. Los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto á tercero si no se inscribe en el Registro Mercantil.

También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado.

Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad.

El capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande. (*Arts. 585, 586 y 587, Cód. 1829; 432, 439 y 440, alemán; 1º y 2º, ley belga de 21 de Agosto de 1879, reformando el libro 2º del Cód.; 480, párr. 1º, y 490, Cód. italiano.*)

La palabra *buque* sirve para designar toda clase de embarcaciones, tengan éstas los nombres particulares ó técnicos con que hoy se conozcan ó que los adelantos náuticos les dieran en lo sucesivo.

Los buques mercantes constituyen una propiedad que se puede adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en derecho, en puerto español, en viaje ó en puerto extranjero, á españoles ó extranjeros domiciliados en puertos de otra nación. (Art. 578.)

Aquella prescripción del art. 584 del Código de 1829, por virtud de la cual los extranjeros no naturalizados no podían adquirir, en todo ó en parte, la propiedad de una nave española, ha quedado derogada, y la propiedad de un buque es tan enajenable como toda otra cosa de lícito comercio. Así debía de ser, y así se hará en lo sucesivo, gracias á lo dispuesto por el artículo que comentamos.

Mas ahora suscitase una cuestión previa; la enajenación es indiscutible, pero el buque vendido á extranjero, ¿seguirá siendo español? La naturaleza del buque nos da la contestación. El buque es bien mueble, y los bienes muebles siguen la condición que en el Derecho internacional privado les marca, lo que, aunque por algunos se niegue, se llama y se conoce por estatuto personal; y aplicando á este caso el art. 585 de este Código, se sobreentiende que el buque que se vende á un extranjero deja de ser buque español.

El Congreso de Amberes celebrado en Setiembre último (1885), nada ha resuelto directamente acerca del asunto; pero indirectamente confirma el precepto de este Código, al declarar, entre otras, en la cuestión XI, que:

«La responsabilidad del dueño subsiste, aun cuando haya entregado la posesión del buque á un fletador-armador que lo explote, salvo siempre su derecho de reclamar contra éste.»

De lo que deducimos nosotros que si la responsabilidad primaria debe ser del dueño, el buque sigue siempre sujeto á la ley personal de aquél, y *mientras no sean otros y más libres principios los que inspiren en el Derecho público y privado internacional marítimo*, como dice un ilustre jurisconsulto (1), nosotros diremos con él, «que buque que sea de propiedad exclusiva de extranjero ó extranjeros, no puede ser barco español.»

La Constitución alemana, en su art. 3º, dice así:

«Los barcos de comercio no tienen derecho de llevar el pabellón sino en tanto que pertenezcan exclusivamente á personas que gocen de la nacionalidad federal.»

En Italia, el buque que no es propiedad de un regnicola no es italiano. ®

Resulta, pues, que nuestro Código no está en oposición con el derecho positivo de las principales naciones marítimas.

Peró si no puede poseer un extranjero ni una Sociedad, exclusivamente extranjera, un buque español, ¿lo podrá poscer una Sociedad anónima española, aunque perteneciesen á la misma accionistas extranjeros

(1) D. Salvador Albacete.

ó Sociedades extranjeras que, según el art. 45 de este Código, pueden ejercer el comercio en España?

La respuesta es terminante, por la naturaleza especial de las Sociedades anónimas; pueden pertenecer ó mejor poseer acciones de la misma, así los regnicolas como los extranjeros, siendo aquéllas españolas, y hallándose sujetas á este Código. La personalidad jurídica que resulta, es pura y exclusivamente española, y si tuviere buques, éstos son de nacionalidad española por la razón ya expresada de ser bienes muebles y estar condicionados por estatuto personal; pero las Sociedades extranjeras que, según el precitado art. 45 del Código, pueden negociar en España, con sujeción á las leyes de su país en lo que se refiera á su capacidad para contratar, aun cuando sujetas á las disposiciones de este Código; si éstas tuvieren buques, serían éstos, como ella, extranjeros, por la misma teoría ya expuesta.

Hay, además, razones de un orden superior, que omitimos, de Derecho público internacional, que en todo caso vedarían la aplicación de nuestro criterio.

Decidida y resuelta en sentido favorable la posibilidad de adquirir por toda clase de personas los buques españoles, y la consiguiente de su abanderamiento, en sentido más restrictivo, veamos la forma en que puede verificarse la venta de un buque español.

El Código dice expresamente que «la adquisición de un buque deberá constar en documento escrito», y añadimos nosotros, *mediante escritura y ante Notario público*.

Un autor reputadísimo del Código, entiende que no es *menester siquiera de la escritura pública* (1); pero contra esta interpretación tan autorizada, tenemos el Reglamento para la organización y régimen del Registro mercantil de 24 de Diciembre de 1885, en cuyo art. 49 se previene al Registrador mercantil, no sólo la fórmula oficial de aparecer la transmisión en los libros de la expresada oficina en que se habla de *escritura otorgada para la venta del buque*, sino que se exige al Cónsul remita al Registrador copia de la escritura de venta del mismo, y no habrá Registrador que inscriba ninguna transmisión de este género sin tener á la vista semejante documento.

A mayor abundamiento, el art. 23 del Código dice, refiriéndose á los cambios de propiedad de los buques, que «la inscripción se verificará, por regla general, en virtud de copias notariales de los documentos que presente el interesado», y el Notario sólo puede dar copias de los docu-

(1) El referido Sr. Albacete.

mentos que ante él se otorguen, ó de lo que conste en su protocolo, y en él no pueden figurar ni pólizas ni mucho menos documentos privados, sino escrituras públicas.

La duda que pudiera caber para inclinarse, á pesar de lo expuesto, á la opinión tan respetable que tenemos la desgracia de combatir, por las frases ambiguas del Código, *por regla general*, desaparece examinando el contexto de las siguientes líneas del art. 578 del Código:

«Si hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españoles ó á extranjeros, con domicilio en capital ó puerto de otra nación, *la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto respecto de tercero si no se inscribe en el Registro del Consulado...*»

El legislador ha entendido que la venta de un buque debe constar por documento escrito, y que este documento, por regla general, *siempre que se pueda*, sea escritura pública.

Los únicos casos que pueden existir para no verificarlo así, son: cuando el buque se venda en viaje, ya en alta mar ó en puerto donde no hubiere Cónsul español; pero el documento en que se otorgue la venta, supletorio del que exige el Código, deberá ser ratificado por escritura pública en el primer lugar donde arribare el buque y pudiera redactarse aquélla.

Esta es la interpretación que nosotros damos al precepto, y expuestos quedan los fundamentos en que la apoyamos. Por naturaleza, y por razones propias, nuestro criterio es siempre progresivo en todas las cuestiones jurídicas que así nos lo permiten; pero en interés público, entendemos que toda venta de buque debe hacerse en escritura pública ante Notario, y creemos sinceramente que así lo quiere la ley.

Para que produzca efecto respecto de tercero, es preciso que la venta del buque se inscriba en el Registro mercantil.

Medios de realizar esta operación precisa, no por precepto, sino por efecto de la ley.

Declárase por el Poder ejecutivo, en la exposición de motivos al Reglamento ya citado del Registro mercantil, que en España está exento de precedentes el Registro mercantil de buques, pero que el precedente existe, para los efectos de la navegación, en las Comandancias de Marina, y así es, en efecto.

En las Comandancias se debe acreditar de un modo fehaciente la existencia del buque, sus condiciones y su propiedad.

Aceptando como buenos estos antecedentes, exige el art. 47 del Reglamento, que para que se verifique la inscripción del buque en el Registro mercantil, se presentará al Registrador «una copia certificada de la matrícula ó asiento del buque, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado.»

Con este documento se hace en el Registro mercantil la primera inscripción del buque, que será, como dice el art. 46 del tantas veces citado Reglamento, la inscripción de propiedad del buque, y contendrá:

El nombre del buque, clase del aparejo, sistema ó fuerza de las máquinas, si fuese de vapor, expresando si son caballos nominales ó indicados, punto de construcción del casco, manifestando si es de madera, hierro, acero ó mixto, dimensiones principales de eslora, manga y puntal, tonelaje total y neto, señal distintiva que tiene en el Código internacional de señales; por último, los nombres y domicilios de los dueños ó partícipes de su propiedad.

Hecha la inscripción de propiedad, que es la primera que debe constar en el Registro mercantil, como queda dicho, produce efecto contra tercero, y como el Registro es público, todos pueden conocer la situación de cada buque, quiénes son sus propietarios, y cuáles las cargas que sobre los mismos pesan.

De primer momento se comprende la inmensa importancia que tiene este acto para el crédito marítimo mercantil; pero según vayamos desenvolviendo los preceptos positivos del Código, se irá apreciando con más exactitud en todos sus detalles.

*
**

Los buques, como toda cosa, se adquieren con la posesión de buena fe, con justo título *debidamente registrado*.

No puede omitirse la inscripción de la propiedad particular de un buque; ya sabemos que la inscripción de los comerciantes particulares es potestativa, y obligatoria la de las Sociedades. La posesión de buena fe ha de constar *necesariamente* en el Registro mercantil, aunque sea por un comerciante particular.

Faltando alguno de estos requisitos, suponemos que será tan sólo el justo título debidamente registrado y la prescripción de los tres años, se necesita la posesión continuada por diez años.

En ambos casos, el plazo para adquirir la propiedad es menor que el ordenado por el art. 587 del Código de 1829, que exigía veinte años, y nos parece acertado, porque hay la presunción legal de que el poseedor es el propietario por el lapso del tiempo, y el Código resuelve que se conside-

re como propiedad la posesión de un buque que se hallare en los casos marcados.

Esta prescripción no rige para el capitán, que en ningún caso podrá adquirir por prescripción el buque que mande.

Art. 574. Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de Administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves, y demás objetos análogos. (*Art. 588, Código 1829.*)

La construcción de buques es libre; ha desaparecido aquella prescripción del art. 588 del Código de 1829, y por consiguiente la visita de naves realizada por los peritos nombrados por la autoridad competente.

Los navieros y la gente de mar están sujetos, sin embargo, á lo que en Derecho administrativo se halle dispuesto, ó en lo sucesivo se disponga sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos, de cuyos particulares nos iremos ocupando según lo exija el más completo comentario del Código.

Art. 575. Los partícipes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto en las ventas hechas á extraños; pero sólo podrán utilizarlo dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acto. (*Art. 612, Cód. 1829.*)

La inscripción en el Registro perjudica al tercero, y mientras éste no pueda averiguar oficial y solemnemente que el buque está vendido, si fuere partícipe en la propiedad del mismo, no prescribe su derecho al tanteo y al retracto; pero este privilegio, que del derecho común viene al mercantil, sólo podrá utilizarse dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acto de reclamarle.

Art. 576. Se entenderán siempre comprendidos en la venta del buque, el aparejo, respetos, pertrechos y máquina si fuere de

vapor, pertenecientes á él, que se hallen á la sazón en el dominio del vendedor. (*Art. 594, Cód. 1829; 443, alemán; párr. 2º, artículo 480, italiano.*)

No se considerarán comprendidos en la venta las armas, las municiones de guerra, los víveres ni el combustible.

El vendedor tendrá la obligación de entregar al comprador la certificación de la hoja de inscripción del buque en el Registro hasta la fecha de la venta. (*Art. 440, Cód. alemán.*)

En la venta de una nave se entienden siempre comprendidos los aparejos pertenecientes á la misma que estén en poder del vendedor. Este precepto se funda en aquella regla de derecho que determina que lo accesorio sigue á lo principal.

Las armas, las municiones de guerra, los víveres y el combustible no son accesorios del buque y no están comprendidos en la venta de éste.

Según el art. 50 del Reglamento del Registro mercantil, los capitanes han de proveerse necesariamente de la hoja de inscripción del buque en el Registro, sin cuyo documento no puede emprender viaje alguno, ni justificar el dominio del buque para su enajenación ó imposición de gravámenes; por lo que siendo tan necesario, se explica que el legislador imponga al vendedor la obligación de entregársele al comprador al verificar la venta del buque.

Este precepto es nuevo: no existía en el Código anterior, como no existía el Registro mercantil marítimo, y por el alcance que le concede el Código nos parece conveniente y útil.

Conviene que se cumpla estrictamente cuanto sobre el mismo se ha resuelto, sin permitir tolerancia alguna en contrario.

Art. 577. Si la enajenación del buque se verificase estando en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengare en él desde que recibió el último cargamento, y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación, correspondiente al mismo viaje.

Si la venta se realizase después de haber llegado el buque al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que compo-

nen su dotación, salvo en uno y otro caso el pacto en contrario. (*Art. 595, Cód. 1829; 441, alemán.*)

El artículo anterior se refiere al caso en que se venda el buque en un puerto sin flete alguno. Este art. 577 supone y prevé la venta del buque durante un viaje; omite, porque no es del caso, la persona que puede vender el buque—supuesta siempre la capacidad para ello,—y resuelve que los fletes desde que recibió el último cargamento son del comprador, siendo de su cargo, por consiguiente, el pago de toda la dotación del buque, aunque circunscrito al último viaje, ó sea al que se está llevando á cabo en el momento preciso de su venta.

Muy de otro modo, y es justo, resuelve el legislador el caso cuando la venta del buque se realizase en el puerto de su destino; entonces los fletes pertenecen al vendedor y es de su cuenta el pago de la dotación del buque.

Las teorías fundamentales de estos preceptos son tan sabidas, que ofenderíamos á nuestros lectores exponiéndolas, por lo que juzgamos suficiente reseñarlas al objeto de señalar el derecho positivo de cada caso.

Conviene manifestar que si el derecho sustantivo es el expuesto, las partes pueden, si lo estiman conveniente, pactar lo que juzguen más acertado y útil para sus combinaciones mercantiles, y la convención es libre para estipular tales ó cuales condiciones en el contrato de venta de un buque.

El Código permite todo lo lícito, y pueden, vendedor y comprador, convenir en lo contrario de lo resuelto en este artículo; pero con una condición, que lo consignent en la escritura pública, porque en otro caso la ley del contrato será la expresa y determinada en este artículo.

Art. 578. Si hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españoles ó á extranjeros con domicilio en capital ó puerto de otra Nación, la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto respecto de tercero si no se inscribe en el Registro del consulado. El Cónsul transmitirá inmediatamente copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al Registro Mercantil del puerto en que se hallare inscrita y matriculada.

En todos los casos la enajenación del buque debe hacerse cons-

tar, con la expresión de si el vendedor recibe en todo ó en parte su precio, ó si en parte ó en todo conserva algún crédito sobre el mismo buque. Para el caso de que la venta se haga á súbdito español, se consignará el hecho en la patente de navegación.

Cuando, hallándose el buque en viaje, se inutilizare para navegar, acudirá el capitán al Juez ó Tribunal competente del puerto de arribada, si éste fuere español; y si fuere extranjero, al Cónsul de España si lo hubiere, al Juez ó Tribunal ó á la autoridad local, donde aquél no exista; y el Cónsul ó el Juez ó Tribunal, ó, en su defecto, la autoridad local, mandarán proceder al reconocimiento del buque.

Si residieren en aquel punto el consignatario ó el asegurador, ó tuvieren allí representantes, deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda. (*Artículo 483, Cód. italiano.*)

Tres son los particulares que resuelve este artículo; previendo los casos de venta dispone: primero, cómo se ha de efectuar la venta del buque en viaje ó puerto ó capital extranjera á regnicolas ó á extranjeros.

Consignemos de paso, y ratificando lo anteriormente expuesto, que el buque pueda venderse á unos ó á otros y que la prohibición del art. 392 del Código anterior ya no existe.

Si se hallare el buque en viaje y se vendiere en capital ó puerto de otra Nación, la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de España del punto en que rinda el viaje.

El principio de territorialidad se impone aquí para todo buque español, y sólo ante funcionario español se puede hacer constar la traslación de dominio; pero no basta esto, sino que es preciso que para que surta efecto la venta respecto de tercero, se ha de inscribir en el Registro del Consulado, y dicho sea de paso, bueno será recordar á quien corresponda, que esta prescripción del Código no quede como letra muerta, cual ha sucedido, y aun tememos suceda en algunos Consulados, con lo referente al Registro civil, según demostración oficial del Ministerio de Gracia y Justicia en el pasado año de 1885.

Suponiendo, pues, que los Consulados cumplan como deben las prescripciones de este Código, el Registro mercantil estará abierto desde el día primero de este año de gracia de 1886 y en él se habrá hecho constar la venta del buque.

Pero el legislador pide más; no le basta con que en el Registro mercantil del Consulado figure la venta, y exige del Cónsul transmita inmediatamente, copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al Registro mercantil del puerto en que se hallare inscrita y matriculada.

El Registrador, al recibo de dicha copia auténtica, lo primero que debe hacer es, expedir acuse de recibo de la misma al Cónsul remitente, y poner á continuación de la última inscripción hecha en la hoja del buque una nota en los siguientes términos:

«*Nota.*—Por escritura otorgada con fecha..... ante el Cónsul de.... ha sido vendido el buque de esta hoja á (Fecha y firma).»

La copia se conservará en el Archivo del Registro en un legajo especial, y la inscripción no se verificará hasta que los interesados ó cualquiera de ellos presente la escritura.

Pero si la inscripción no se hace, tampoco se extenderán otras inscripciones de transmisión ó gravamen del mismo buque, según dispone el art. 49 del Reglamento del Registro mercantil.

Así, pues, el comprador ó el vendedor debe presentar inmediatamente la escritura en el Registro, si quieren que la venta ó la compra surta efecto contra tercero.

La forma en que ha de redactarse la escritura ante el Cónsul ha de expresar, entre otros particulares, si el vendedor recibe en todo ó en parte su precio, ó si conserva algún crédito sobre el mismo buque.

Además de constar la venta por escritura pública y de inscribirse primero en el Registro mercantil del Consulado y en su día en el puerto en que se hallare inscrita y matriculada, si la venta se hiciera á súbdito español se consignará el hecho en la patente de navegación.

Los propietarios de buques vendidos á extranjeros, los Notarios y los Cónsules deben tener muy en cuenta cuanto les incumbe por el art. 53 del Reglamento del Registro mercantil.

Como la existencia de los buques siempre es precaria, el legislador ha resuelto también en este artículo, párrafo 3º, el caso de inutilización del mismo para navegar, y esto no supone la pérdida total del valor ó capital existente del mismo.

La nave se construyó para la navegación y consecuentes efectos; pero si llega el caso de inutilizarse para lo primero, puede utilizarse para diversos fines en un puerto, y en último resultado los aparejos y el buque

mismo representan un valor que puede realizarse, ya por el capitán de la nave, ya por el consignatario, ya por el asegurador ó sus respectivos representantes.

El Código se limita, según los casos, á exigir cómo y dónde debe hacerse la previa declaración de la inutilización del buque, y este es asunto que pertenece á la jurisdicción voluntaria en negocios de comercio que deben ventilarse en los Tribunales con sujeción á la Península, y según los casos, á los artículos 2409 al 2484, de la vigente ley de Enjuiciamiento civil; y á los 2070 al 2442, en la de Cuba y Puerto Rico.

Del resultado del expediente de jurisdicción voluntaria sobre la inutilización de un buque, resultará ó no, según proceda, ésta.

Aun cuando nada está previsto hasta la fecha, según creemos, sobre el particular, por analogía entendemos que procede:

1º Que el Juez ó Cónsul ante quien se resolviera la inutilización de un buque dirija la comunicación que proceda al Registrador, donde estuviera inserita la nave, notificándole el hecho.

2º Que el propietario del buque inutilizado presente testimonio de las actuaciones y de la sentencia, si la hubiere, en que se hiciere constar la desaparición del buque, cuyo testimonio debe ser presentado á la Comandancia de Marina, ó destrucción (lo mismo debe entenderse cuando el buque se vendiere á un extranjero), y ésta lo participará de oficio al Registrador mercantil de aquella comandancia ó puerto, á fin de que extienda al final de la última inscripción, una nota en los siguientes términos:

«Según oficio, de... fecha... el buque á que esta hoja se refiere (aquí lo ocurrido al buque). Fecha y firma.»

Esto es lo que dispone el artículo 56 del Reglamento del Registro mercantil, añadiendo «que extendida esta nota, no se podrá hacer inscripción alguna relativa al buque.»

La razón está al alcance de todos: el buque ha dejado de existir; no hay posibilidad de hacer inscripción alguna relativa á lo que ya no existe.

Art. 579. Comprobado el daño del buque y la imposibilidad de su rehabilitación para continuar el viaje, se decretará la venta en pública subasta, con sujeción á las reglas siguientes:

1ª Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimien-

to de estas diligencias á los que deseen interesarse en la subasta.

2ª El auto ó decreto que ordene la subasta se fijará en los sitios de costumbre, insertándose su anuncio en los diarios del puerto donde se verifique el acto, si los hubiese, y en los demás que determine el tribunal.

El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte días.

3ª Estos anuncios se repetirán de diez en diez días y se hará constar su publicación en el expediente.

4ª Se verificará la subasta el día señalado, con las formalidades prescritas en el derecho común para las ventas judiciales.

5ª Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos. *(Incisos 2º y 3º, art. 593 y 608, Cód. 1829; 237, francés.)*

Todas las reglas de este artículo son imprescindibles y su falta puede ocasionar la nulidad de la venta.

Cuando la venta se verifique en puerto extranjero, *locus regit actus*; y se observarán las prescripciones especiales que en dicho puerto rijan para casos tales; pero todas, imprescindiblemente, so pena de nulidad de la venta.

Art. 580. En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores, tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

1º Los créditos á favor de la Hacienda pública que se justifiquen mediante certificación oficial de autoridad competente.

2º Las costas judiciales del procedimiento, según tasación aprobada por el Juez ó Tribunal.

3º Los derechos de pilotaje, tonelaje y los de mar ú otros de puertos, justificados con certificaciones bastantes de los jefes encargados de la recaudación.

4º Los salarios de los depositarios y guardas del buque y cualquier otro gasto aplicado á su conservación desde la entrada en el puerto hasta la venta, que resulten satisfechos ó adeudados en virtud de cuenta justificada y aprobada por el Juez ó Tribunal.

5° El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato.

6° Los sueldos debidos al capitán y tripulación en su último viaje, los cuales se comprobarán mediante liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón del buque, aprobada por el Jefe del ramo de marina mercante, donde lo hubiere, y en su defecto, por el Cónsul ó Juez ó Tribunal.

7° El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el capitán para reparar el buque, siempre que la venta conste ordenada por auto judicial celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque.

8° La parte del precio que no hubiere sido satisfecha al último vendedor, los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado, y los provenientes de reparar y equipar el buque y de proveerle de víveres y combustible en el último viaje.

Para gozar de esta preferencia los créditos contenidos en el presente número, deberán constar por contrato inserito en el Registro Mercantil, ó si fueren de los contraídos para el buque estando en viaje y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos, y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque.

9° Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotados en el Registro Mercantil; las que hubiere tomado durante el viaje con la autorización expresada en el número anterior, llenando iguales requisitos, y la prima del seguro acreditada con la póliza del contrato ó certificación sacada de los libros del corredor.

10° La indemnización debida á los cargadores por el valor de los géneros embarcados que no se hubieren entregado á los consignatarios, ó por averías sufridas de que sea responsable el buque, siempre que una y otras consten en sentencia judicial ó arbi-

tral. (Art. 596, *Cód.* 1829; 557, *alemán*; 4°, *ley belga*; 191, *Código francés*; 675, *italiano*.)

El privilegio de prelación es un derecho preferente que el Código reconoce y da á un acreedor sobre otro. Su fundamento consiste en que ni todos los créditos son de una misma naturaleza, ni merecen igual favor ante el Código.

Estas reglas deben tenerse muy presentes en el caso concreto á que se refiere el artículo, y cumpliéndolas estrictamente, se evitan actuaciones, diligencias y gastos, que sobre dañar los intereses morales de la justicia, no favorecen, sino que perjudican grandemente los de los litigantes.

Aunque se ha seguido el orden indicado y dispuesto por el art. 596 del Código de 1829, y en la práctica han debido desaparecer todas ó la mayor parte de las dudas, debe tenerse presente para resolver las que se suscitaren, que debe darse preferencia al que tiene un derecho más aparente, siguiendo en esto la razón y la equidad.

Art. 581. Si el producto de la venta no alcanzare á pagar á todos los acreedores comprendidos en un mismo número ó grado, el remanente se repartirá entre ellos á prorrata. (Art. 597, *Código* 1829; 214, *francés*.)

La solidaridad de los acreedores en el caso que comprende este artículo, es un acto de justicia. El mismo derecho tiene el primer acreedor que el último de los comprendidos en su grado, y no sería arreglado á derecho que hubiera preferencias entre los que disfrutan de igual beneficio.

El precepto es claro, y su razón evidente.

Conviene mucho fijarse en la naturaleza especial de los acreedores de la nave, que lo son de ésta, pero no del dueño: éste no está á las resultas en los casos en que el valor del buque fuere insuficiente para satisfacer todos los créditos en contra que tuviere el buque mismo.

Todos los contratos que sobre las naves se hicieren, son, por su naturaleza, aleatorios; tienen por garantía el buque, pero sujetos al riesgo que en toda navegación se corre, y así como la nave hoy poderosa y de gran valor puede, por la inclemencia del temporal, en breves horas reducirse á mueble de escasa ó ninguna cuantía, así el acreedor que lo es de la *cosa*, y no de la *persona*, debe estar á las consecuencias que son naturales y legítimas en todo negocio mercantil marítimo.

Art. 582. Otorgada é inscrita en el Registro Mercantil la es-

critura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores. (*Art. 600, Cód. 1829.*)

Pero si la venta fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje, los acreedores conservarán sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, ó del regreso. (*Art. 601, Cód. 1829.*)

Distingue este artículo, como no podía menos, la venta judicial del buque, hecha en pública subasta, de la venta voluntaria estando en viaje.

En el primer caso, otorgada la venta judicial é inscrita en el Registro, la nave queda liberada de todas las cargas que tuviere en favor de acreedores á quienes no hubiere alcanzado abono de cantidad alguna, por cualquiera de las causas que pudieran ocurrir, y se reputan extinguidas de derecho todas las inscripciones anteriores á la escritura de venta judicial de un buque.

El Registrador, en este caso, presentada que le sea la escritura de venta judicial y la providencia ejecutoria ordenando la cancelación, considerará extinguido el crédito ó los créditos por ministerio de la ley, en virtud de un hecho independiente de la voluntad de los interesados, y cumplirá lo que le previene el art. 54 del Reglamento del Registro mercantil, y cancelará todas las cargas no liquidadas ni pagadas y anteriores á la escritura judicial del buque.

Mas si la venta del buque fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje éste, aun cuando el Registrador en cumplimiento de su deber hubiere inscrito la venta en el Registro, ó el buque hubiere regresado al puerto de matrícula, los acreedores conservan sus derechos contra la nave tres meses después de uno ú otro hecho.

Los señores Notarios deben fijarse muy especialmente en consignar esta cláusula legal en la escritura de venta de buques en que interviniere y correspondieren, y advertir al comprador del precepto del Código dando fe de haberlo verificado así; porque, como á la simple vista se comprende, pueden resultar acciones legítimas en su día que perjudiquen al comprador, y no le puede bastar al Notario que de la certificación del Registro no resulte carga alguna contra el buque, ni que así lo consigne en el documento; él debe especificar «que el buque se vende en viaje, que según manifestación del vendedor no tiene carga alguna (ó las que tuviere), cuya manifestación está confirmada por el certificado del

Registro mercantil que á su presencia ha entregado el vendedor al comprador; pero que, esto no obstante, advierte á las partes que según dispone el art. 582 del Código de Comercio, párr. 2º, los acreedores de la nave, si los tuviere, conservan sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, ó del regreso, de cuyos particulares quedarán enteradas entrambas partes.»

Art. 583. Si encontrándose en viaje necesitare el capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 8º y 9º del art. 580, acudirá al Juez ó Tribunal, si fuese en territorio español, y si no, al Cónsul de España, caso de haberlo, y en su defecto, al Juez ó Tribunal ó Autoridad local correspondiente, presentando la certificación de la hoja de inscripción de que trata el art. 612, y los documentos que acrediten la obligación contraída.

El Juez ó Tribunal, el Cónsul ó la Autoridad local en su caso, en vista del resultado del expediente instruido, harán en la certificación la anotación provisional de su resultado, para que se formalice en el Registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula, ó para ser admitida como legal y preferente obligación en el caso de venta antes de su regreso, por haberse vendido el buque á causa de la declaración de incapacidad para navegar.

La omisión de esta formalidad impondrá al capitán la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa.

La inscripción en el Registro mercantil de todas las cargas ú obligaciones de buques, es la cualidad distintiva del novísimo Derecho marítimo.

Si el buque está en el puerto de matrícula, no puede emprender el viaje sin el certificado del Registro, y si contrae el capitán obligaciones (las expresadas en los casos 8º y 9º del art. 580) en el viaje, en dicho documento ha de constar la anotación provisional de las mismas, para que se formalicen en el Registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula.

Si las obligaciones se contrajeran en territorio español, hará la anotación de las mismas en el certificado el Juez ó Tribunal competente; si en el extranjero, el Cónsul de España, si lo hubiere, en el lugar donde se

celebraren los contratos, ó en su defecto, el Juez ó Tribunal ó Autoridad local, previo el expediente instruido al efecto.

Es de tal importancia la anotación antedicha en el certificado del Registro, que si no constare en él la obligación, no será considerada como *legal ni preferente*, en el caso de venta del buque por inutilizarse para la navegación, ni tampoco podrá inscribirse en el Registro, y los capitanes estarán obligados personalmente al pago de los créditos perjudicados por su causa.

Severa es la sanción, pero no la hallamos injusta; por el contrario, la encontramos razonada, á fin de evitar la incuria ó negligencia del capitán.

Art. 584. Los buques afectos á la responsabilidad de los créditos expresados en el art. 580, podrán ser embargados y vendidos judicialmente, en la forma prevenida en el art. 579, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuvieren cargados y despachados para hacerse á la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para prestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje, y aun entonces cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diese fianza de que regresará el buque dentro del plazo fijado en la patente, obligándose, en caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Por deudas de otra clase cualquiera, no comprendidas en el citado art. 580, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula. (*Arts. 602 y 603, Cód. 1829; 197, francés.*)

Embargo, en Derecho marítimo, es la ocupación, aprehensión ó retención hecha con mandamiento de Juez competente, por razón de alguna deuda ó delito.

Tiene por objeto asegurar las resultas del juicio; esto es, la satisfacción de la responsabilidad pecuniaria que se ha contraído ó se cree contraída con cargo al buque, por persona capacitada para ello, ya sea en virtud de obligación que dimanar de convención ó de ley, ya sea en virtud de delito ó cuasi delito que hubiere perpetrado.

Por regla general, el buque no puede ser embargado sino en el puerto de su matrícula.

Mas cuando se tratase de créditos comprendidos en el art. 580, podrán

ser embargados y vendidos judicialmente, sujetándose á lo previsto en el art. 579, y ésta es la excepción.

Pero esta excepción tiene á su vez dos más:

1ª Cuando el buque esté cargado y despachado para hacerse á la mar, en cuyo caso no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para prestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje.

2ª Cuando, por la causa antedicha, se acordase embargar el buque, cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diese fianza del regreso del buque, obligándose, en caso contrario, aunque fuere gratuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Cuando el buque esté en el puerto de su matrícula, caben contra él todas las acciones mercantiles de un modo natural y perfecto; cuando está fuera del puerto de matrícula, pero descargado, las expresadas en el artículo 580; mas cuando está cargado y despachado, sólo cabe el embargo por deudas contraídas para avituallar el buque para el mismo viaje, y con fianza, como pide el Código, no hay lugar al embargo.

Estas excepciones son lógicas: si el buque está cargado y dispuesto á hacerse á la mar, hay un tercero ó varios, ajenos á los compromisos y responsabilidades anteriores del buque, que pueden ser dañados por el embargo; el Código limita su responsabilidad á las deudas contraídas *por el buque para el mismo viaje*, y al efecto de no impedirlo, instituye la fianza bastante á satisfacer la deuda *en cuanto sea legítima*, ó lo que es lo mismo, la fianza que se preste en este caso extremo no supone el reconocimiento de la deuda reclamada, sino el reconocimiento de la deuda *en cuanto sea probada y reconocida por medio de sentencia ejecutoria*.

De este modo—á nuestro juicio cumplidamente,—el Código ha evitado perjuicios inmensos, y acaso irremediabiles, para el tercero ajeno á las responsabilidades del buque en que fletó sus mercancías.

Art. 585. Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles. (*Art. 615, Cód. 1829; 1º, ley belga; 195; Cód. francés; párr. 1º, art. 480, italiano.*)

No comentamos por el momento este precepto, sumamente importante; pero en el curso del examen de este Código lo concordaremos debidamente, haciendo resaltar las diversas condiciones en que los buques pueden encontrarse.

TÍTULO II

De las personas que intervienen en el comercio marítimo.

SECCIÓN PRIMERA

DE LOS PROPIETARIOS DEL BUQUE, Y DE LOS NAVIEROS

Art. 586. El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo. (Art. 621, Cód. 1829; 450 y 451, alemán; párr. 1º, art. 7º, ley belga.)

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle. (Art. 10, ley belga.)

Por naviero se entendía antes de la publicación de este Código, «al dueño de navío ó de otra embarcación, capaz de navegar en alta mar». (Diccionario enciclopédico.)

El Sr. Escribá, en su *Diccionario de Legislación y Jurisprudencia*, entiende por naviero «el dueño de navío ó de otra embarcación capaz de navegar en alta mar, y particularmente el que corre con su expedición».

El Código de 1829 no detalla de un modo expreso y terminante qué se entiende por naviero; pero del conjunto de artículos que empieza en el 616 y termina en el 633, dedúcese que se entiende por naviero «aquella persona bajo cuyo nombre y responsabilidad gira la expedición de una nave con sus aparejos, equipo y armamento.»

Algún comentarista del mismo, anónimo por cierto, se aventura á creer que «si el propietario de un buque, en vez de despacharle, tripularle y armarle por su cuenta, lo alquilase á otra persona, ésta sería el naviero y no el propietario.»

La acepción común de la palabra naviero era, y ha sido hasta el presente, la de «propietario de nave», así en el concepto vulgar, como en el jurídico mercantil marítimo.

El art. 586 de este Novísimo Código, segundo párrafo, define exactamente lo que se debe entender por naviero, y es:

La persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle.

No hay duda alguna ya: el naviero no es el propietario del buque, aunque puede serlo y no le está prohibido.

Distínguese en este Código, con mayor exactitud y precisión, la naturaleza jurídica de los propietarios del buque de la de los navieros.

El propietario ó propietarios del buque, son el dueño ó los dueños de la cosa.

El naviero es la persona encargada de avituallar ó representar al buque en el puerto en que se halle, y como su representante, puede, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto se refiera á todas las necesidades de la navegación y del comercio.

Es de su cargo el armamento provisional de viveres, combustibles y fletes del buque, como iremos haciendo observar en los artículos sucesivos.

El naviero debe tener la aptitud necesaria para ejercer la profesión del comercio, y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

El propietario del buque puede no ser capaz para el ejercicio del comercio, y no precisa que esté inscrito como comerciante.

El dominio de la nave puede recaer en cualquiera persona que tenga capacidad para adquirir, y puede ser también de varios, aun sin determinada participación en el buque, y sí, en la Sociedad anónima que expresamente se hubiere constituido para la explotación, ya del comercio marítimo de altura, ya del cabotaje, con uno ó varios buques, que entre otros tuviere por uno de sus fines sociales el comercio marítimo.

El propietario del buque y el naviero son civilmente responsables:

1º De los actos del capitán.

2º De las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Se trata de las obligaciones contraídas por el capitán para reparar, habilitar y avituallar el buque, y es natural que el dueño de la cosa que

se mejora, deba responder, ó en su defecto, el naviero en su legítima representación.

Art. 587. El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero, á que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengado en el viaje. (*Art. 622, Cód. 1829; párr. 2º y 3º, art. 7º, ley belga; 216, Cód. francés; párr. 1º y 2º, art. 491, italiano.*)

Este artículo concuerda con el 590.

El capitán, en la custodia de los efectos cargados en el buque, puede hacerse responsable de la indemnización consiguiente en favor de tercero por actos que revelan su negligencia, imprudencia ó inexperiencia, y el responsable debe serlo para con el tercero, el que le nombró, que regularmente lo verifica el naviero.

Pero la responsabilidad del naviero no trasciende en ningún caso á su persona ni á la del propietario, y puede eximirse de aquélla haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias y del flete que hubiere en el viaje.

El buque y las utilidades de aquel viaje son las únicas responsabilidades afectas á las indemnizaciones á favor de un tercero, y haciendo abandono de uno y otras, el propietario y el naviero quedan exentos de responsabilidad civil.

Conviene tener muy presente este precepto del Código, que se desenvuelve en los artículos sucesivos.

Art. 588. Ni el propietario del buque ni el naviero responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán, si éste se excediere de las atribuciones y facultades que le correspondan por razón de su cargo ó le fueron conferidas por aquéllos.

No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario ó naviero. (*Art. 623, Cód. 1829; 221, francés.*)

La responsabilidad del propietario y del naviero tienen un límite natural y justo; cuando el capitán se excediere en el uso de las atribuciones

y facultades por razón de su cargo, según las prescripciones de este Código, y cuando se excediere, además, de aquellas otras que especialmente le hubieren conferido el propietario ó el naviero.

Cuando éstos no designaren facultad alguna extraordinaria al capitán, sólo tiene la que taxativamente señala este Código; pero cuando las designaren, lo verificarán por escrito, y se entenderán ampliadas las legales con las convencionales ó extraordinarias, pero ni unas ni otras se interpretarán ni ampliarán por ningún concepto, salvo convención escrita y expresa en caso contrario.

Sólo hay dos excepciones que pueden considerarse como de fuerza mayor; «cuando las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque», en cuyo caso la responsabilidad será de su propietario ó naviero, ó cuando el Capitán celebrare contratos de fletamento en desacuerdo con las órdenes é instrucciones del naviero, á pesar de lo que son válidos y eficaces. (*Véase el art. 665 y su comentario.*)

Este artículo concuerda con el 586 que determina y aclara sin género de duda.

El capitán puede excederse de las atribuciones legales que le concede el Código y aun de las extraordinarias ó convencionales que por escrito le otorguen el propietario ó el naviero. Puede tomar cantidades que no invierta ni aplique en beneficio del buque, la responsabilidad civil ó criminal que de esta obligación resulte, es toda del capitán.

Los prestatarios deben averiguar previamente cuál es la capacidad legal necesaria que al efecto tiene el capitán, y los Notarios, á la vez que han de dar fe de ésta, deben, por su buen nombre primero y por su responsabilidad después, hacer constar en el contrato para qué objeto adquiere el préstamo el capitán, por los medios que su conocimiento del derecho y su natural perspicacia les sugiera, haciendo constar que si para otro objeto que los facultados en la ley ó en la autorización emplease los fondos adquiridos, suya, exclusivamente suya, será la responsabilidad civil ó criminal que pudiera resultarle.

De este modo se acreditarán de hábiles, inteligentes y celosos de su honra profesional y del bien particular de las partes que á él acudieren en solicitud de su ministerio legal. No teman ser calificados de nimios y escrupulosos, su proceder salvará respetables intereses y evitará acaso costosos pleitos; y esa es su más principal y nobilísima misión.

Art. 589. Si dos ó más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una Compañía por los copropietarios.

Esta Compañía se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios.

Constituirá mayoría la relativa de los socios votantes.

Si los partícipes no fueren más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte.

La representación de la parte menor que haya en la propiedad, tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente los demás copropietarios tantos votos como partes iguales á la menor.

Por las deudas particulares de un partícipe en el buque, no podrá ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en el buque tuviere el deudor, sin poner obstáculo á la navegación. (*Artículos 457 y 458, Cód. alemán; 11, ley belga; 495, italiano.*)

Supone el Código que cuando fueren dos ó más los partícipes de un buque mercante, existe constituida una Compañía, y contra esta presunción legal no hay recurso alguno.

Por el mero hecho de ser varios los partícipes en la propiedad de la nave y considerar la ley constituida una Compañía, quiere el legislador que sus bases constitutivas sean:

1º Que la Compañía se rija por los acuerdos de la mayoría de la misma.

2º Que se considere como tal la relativa de los socios votantes.

3º Que cuando sólo fueren dos los partícipes, decida la mayoría el voto del mayor partícipe, y si son iguales las participaciones, decida la suerte.

4º En todo caso, la parte menor que pueda tener un partícipe, siempre tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente los demás copropietarios, tantos votos como partes iguales á la menor.

Esta prescripción del Código, que consideramos sumamente previsorá y justa, debe ser cumplida estrictamente por todos y á ella deben ajustar los señores Notarios las bases de Sociedades ó Compañías mercantes marítimas cuando las partes no hicieron mención especial de otras y no se tratase de Sociedades anónimas; también los albaceas y testamentarios deben tener muy presente este precepto, cuando se tratase de la participación y adjudicación de buques, en cuanto fuere pertinente y útil.

**

Además de la importancia excepcional de este artículo por los cinco párrafos primeros, por el 6º y último, que quedan comentados, tiene la suma, por cuanto se detalla con prolijidad, que por las deudas particulares de un partícipe, no pueda ser detenido un buque ni embargado en su totalidad, sino que el procedimiento no se contraerá á mayor cantidad que á la porción que en el buque tuviere el deudor sin poner obstáculo á la navegación.

Este párrafo 6º del art. 589 resuelve de plano la parte de buque que está afecto á las deudas particulares del partícipe en el mismo; y cuál es la extensión de la acción ejecutiva que en virtud de aquéllas cabe entablar.

Pero esta responsabilidad es posterior á la preferente que sobre el buque tienen aquellos que *repararen, habilitaren y avituallaren* el buque según los artículos 586 y 588 y á las otras prelación establecidas en el art. 580.

No entendemos sumamente preciso esforzarnos en demostrar esta preferencia, desde el momento que consideremos que el buque puede deber su existencia y por consiguiente la *cosa* afecta al pago de las obligaciones, por la oportunidad con que fué *reparado*; y las ganancias del flete por haber sido *habilitado y avituallado* en el preciso momento en que lo necesitó para verificar el viaje.

Art. 590. Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables, en la proporción de su haber social, á las resultas de los actos del capitán, de que habla el art. 587.

Cada copropietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante Notario de la parte de propiedad del buque, que le corresponda. (*Arts. 467 y 468, Cód. alemán; 492, italiano.*)

La forma de eludir la responsabilidad determinada en el art. 587 y éste, 590, por los actos del capitán es la misma en uno y otro caso; y proviene del 622 del Código de 1829 cuyo texto es casi idéntico, sólo que en este novísimo Código se previene que el acto del abandono se haga ante Notario, lo cual nos satisface en gran manera porque entendemos que toda transmisión de dominio de la nave debe hacerse por escritura pública, como dejamos expuesto en otro lugar.

Art. 591. Todos los copropietarios quedarán obligados, en la proporción de su respectiva propiedad, á los gastos de reparación

del buque y á los demás que se lleven á cabo en virtud de acuerdo de la mayoría.

Asimismo responderán en igual proporción á los gastos de mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque, necesarios para la navegación. (*Art. 467, Cód. alemán.*)

La obligación de los copropietarios es recíproca en la proporción de su respectiva propiedad, así en lo que se refiere á la reparación del buque, cuanto á los gastos de su mantenimiento, equipo y pertrechamiento del mismo.

Art. 592. Los acuerdos de la mayoría respecto á la reparación, equipo y avituallamiento del buque en el puerto de salida, obligarán á la minoría, á no ser que los socios en minoría renuncien á su participación, que deberán adquirir los demás copropietarios, previa tasación judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

También serán obligatorios para la minoría los acuerdos de la mayoría sobre disolución de la compañía, y venta del buque.

La venta del buque deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones de la Ley de Enjuiciamiento civil, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios, quedando siempre á salvo los derechos de tanteo y retracto consignados en el art. 575. (*Art. 468, Cód. alemán; 493, italiano.*)

Cuando la minoría de los copropietarios no esté conforme con la reparación, equipo y avituallamiento de un buque en el puerto de su salida, puede, para no verse obligada por los acuerdos de la mayoría, renunciar á su participación.

Para que este caso ocurra, se necesita:

1º Que se halle el buque en el puerto donde estuviere matriculado.

2º Que preceda á la renuncia de la participación, la declaración de la no avenencia de la minoría con los acuerdos de la mayoría y el justiprecio judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

3º Que la mayoría, y no otra clase de personas, adquiera la participación en el buque de la minoría.

Cuando todas estas circunstancias no concurran conjuntamente, la

minoría queda obligada por los acuerdos de la mayoría. Mas brevemente expresado: si en su tiempo y forma no se expresa el disentimiento de los partícipes, se presume que hay unanimidad en sus acuerdos. Si el buque se hallare fuera del puerto de su matrícula, no hay ocasión de discutir su reparación, equipo y avituallamiento, porque sólo quiere el legislador que sean objeto de discusión tales particulares, en el *puerto de salida*.

La disolución de la Compañía *legal* que resulta de la participación de varios en la propiedad del buque, puede acordarse y ser obligatoria para todos, cuando mediante documento escrito no se hubiere previsto el caso por todos los partícipes.

Cuanto sobre disolución de la Compañía se hubiere convenido en documento escrito, se cumplirá estrictamente.

El legislador, al suponer que pueda existir la Compañía legal, por la participación de varios en la propiedad de un buque, quiere prever los casos indicados, á fin de evitar litigios y sus fatales consecuencias. El Notario tiene un formulario legal en ellos, cuando las partes no resolvieren en sus cláusulas estos particulares; pero los contratantes pueden acordar y convenir lo que estimen conveniente. El precepto legislativo llena la deficiencia de las partes; no tiene otro alcance respecto de la libertad en que se hallan los contratantes para estipular lo que crean más útil á sus intereses.

Acordada la venta del buque, si hubiere contrato escrito entre los propietarios y en él estuviere estipulado la forma de realizarla y por *unanimidad* no convinieren en otra, se cumplirá lo estipulado.

Si no hubiere contrato escrito, la forma que se acordare por unanimidad por aquélla se hará.

Si nada se dispusiese por los dueños, la venta del buque se hará con sujeción á lo dispuesto en el título 46 de la ley de Enjuiciamiento civil.

El derecho de tanteo y retracto podrá ser utilizado por alguno ó algunos de los copartícipes en la propiedad del buque, con sujeción á lo que dispone el artículo 575 de este Código, que acerca de esta particular concuerda con la última parte de este artículo.

Véase el comentario del referido artículo 575.

Art. 593. Los propietarios de un buque tendrán preferencia en su fletamento sobre los que no lo sean, en igualdad de condiciones y precio. Si concurriesen dos ó más de ellos á reclamar este derecho, será preferido el que tenga mayor participación; y si tuvieran la misma, decidirá la suerte.

El legislador prevé el caso en que uno ó más propietarios quieran fletar todo ó parte del buque; y dada la igualdad de condiciones y precios, dispone que sean preferidos á otro cualquiera; y entre varios copropietarios, el de mayor participación al que la tuviera menor; y si tuvieran la misma, que decida la suerte.

Art. 594. Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarlos con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó naviero será revocable á voluntad de los asociados. (*Art. 459, Cód. alemán.*)

Con sumo tino dispone el Código que el nombramiento de naviero sea revocable, aunque por su naturaleza de *gestor* se desprende que el cargo no es inamovible.

Para su nombramiento es bastante la mayoría de los copropietarios.

Las facultades del gestor ó naviero deberán ser expresas, y no generales, y consignadas en escritura pública. El Notario, si bien debe atenderse á lo que las partes le digan, cuando las facultades concedidas excedan de aquellas que legalmente puedan concedérsele, según su leal saber y entender, debe observar á los otorgantes cuanto entienda que no es lícito; y si á pesar de ello éstos insistieran, *no autorizar el documento.*

Es preferible esta circunspección y prudencia á proceder con ligereza y ser causa—aunque no inmediata—de actos ilegales y contratos dañosos para una de las partes. No debe interesarse por ninguna de ellas, pero sí debe vigilar por que la moral más exquisita resalte en todos los contratos que autorice.

Art. 595. El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque, ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar, y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia. (*Arts. 616 y 617, Cód. 1829.*)

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.

En el comentario al art. 586 hemos dicho que el naviero debe tener aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

El naviero, nombrado legalmente, representa la propiedad del buque, y en nombre propio, aunque con tal carácter, gestiona judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio. Este párrafo nos parece poco claro. ¿Puede gestionar como naviero cuanto se refiere al comercio con relación al buque cuya propiedad represente? Pues esto es obvio y no había para qué decirlo.

¿Quiere decir la cláusula que el naviero que esté inscrito como comerciante puede ejercer el comercio particularmente y aparte del cargo de gestor del buque? Pues debió decirlo con mayor precisión.

Cierto que no hay motivo en el Código para interpretarlo en distinto sentido, pero el concepto no es todo lo claro que es de apeteer.

Lo que sí resulta evidente, es que el naviero no puede eludir su inscripción en el Registro mercantil como comerciante, por precepto legal de este artículo, que la declara obligatoria para poder desempeñar aquel cargo.

Es obligatoria la inscripción de los navieros, como lo es la de las Sociedades mercantiles.

Art. 596. El naviero podrá desempeñar las funciones de capitán del buque, con sujeción, en todo caso, á lo dispuesto en el artículo 609.

Si dos ó más copropietarios solicitaren para sí el cargo de capitán, decidirá la discordia el voto de los asociados; y si de la votación resultare empate, se resolverá en favor del copropietario que tuviere mayor participación en el buque. (*Art. 620, Cód. 1829.*)

Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte.

El naviero, si fuere español y estuviere inscrito como comerciante en el Registro mercantil y hubiere hecho constar su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar el buque, podrá desempeñar las funciones de capitán.

Quando dos ó más copropietarios solicitaren el cargo de capitán, el voto de los asociados designará el que ha de ejercerlo, y si hubiere empate en la votación, será capitán el que tuviere mayor participación en el buque; mas si la participación de los pretendientes fuere igual, decidirá el empate la suerte.

Es claro que en la suerte y en la solución del empate se partirá siempre de la igualdad de conocimientos náuticos que exige el Código

para los que aspiren á desempeñar el cargo de capitán de un buque.

Debe tenerse presente que el modo general de nombrarse el capitán es el de la votación de los copropietarios, y la participación del capitán y la suerte, para los empates, son modos excepcionales.

Art. 597. El naviero elegirá y ajustará al capitán y contratará en nombre de los propietarios, los cuales quedarán obligados en todo lo que se refiera á reparaciones, pormenor de la dotación, armamento, provisiones de víveres y combustible y fletes del buque, y, en general, á cuanto concierna á las necesidades de la navegación. (*Art. 619, Cód. 1829; 220, francés.*)

Art. 598. El naviero no podrá ordenar un nuevo viaje, ni ajustar para él nuevo flete, ni asegurar el buque, sin autorización de su propietario ó acuerdo de la mayoría de los copropietarios, salvo si en el acta de su nombramiento se le hubieren concedido estas facultades.

Si contratase el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador.

Art. 599. El naviero gestor de una asociación rendirá cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje del buque, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los mismos los libros y la correspondencia relativa al buque y á sus expediciones. (*Art. 466, Código alemán.*)

Estos tres artículos constituyen, si no un modelo perfecto, un modelo legal, de donde puede el Notario tomar los derechos y obligaciones y las limitaciones legales de aquellos que deben formar parte de la escritura en que se nombre el gestor de los propietarios del buque.

El naviero elegirá y ajustará al capitán en nombre de los propietarios, si para ello está autorizado, que puede no estarlo, y en general, á cuanto concierna á las necesidades de la navegación; pero no puede ordenar un nuevo viaje, ni ajustar un nuevo flete, ni asegurar el buque sin autorización especial del propietario ó propietarios, ya otorgada expresamente, ya convenida en la escritura de su nombramiento de gestor.

El legislador se ocupa especialmente del seguro del buque, y dispone que cuando lo verificare el naviero sin autorización de los propietarios, responda subsidiariamente de la solvencia del asegurador; nosotros en-

tendemos que la autorización que pide el precepto legislativo, debe ser *expresa y para cada viaje*, y de este modo el naviero se exime de toda responsabilidad, y los propietarios no abandonan un asunto de tan vital interés á la iniciativa del naviero.

Conforme con nuestra opinión la prescripción del art. 599, que dispone que el naviero gestor rinda cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje.

Cada viaje del buque constituye una serie de operaciones mercantiles que deben ser examinadas y comprobadas por los copropietarios del buque, y una vez liquidadas todas y demostradas las utilidades ó pérdidas obtenidas en aquel viaje, ida y vuelta, entra la subsiguiente participación en los gastos ó en los beneficios á los copropietarios, así como la consignación ó deliberación de los gravámenes que afectaren á la nave.

Art. 600. Aprobada la cuenta del naviero gestor por mayoría relativa, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación, sin perjuicio de las acciones civiles ó criminales que la minoría crea deber entablar posteriormente.

Para hacer efectivo el pago, los navieros gestores tendrán la acción ejecutiva, que se despachará en virtud del acuerdo de la mayoría, y sin otro trámite que el reconocimiento de las firmas de los que votaron el acuerdo.

Art. 601. Si hubiere beneficios, los copropietarios podrán reclamar del naviero gestor el importe correspondiente á su participación por acción ejecutiva, sin otro requisito que el reconocimiento de las firmas del acta de aprobación de la cuenta.

Aprobadas las cuentas del naviero gestor, si hubiere pérdidas en el viaje, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación, siendo suficiente para exigir el pago con acción ejecutiva, que la aprobación de las cuentas se haya obtenido por mayoría relativa y los firmantes hayan reconocido sus firmas.

Esto no obsta para que la minoría ejercite las acciones civiles ó criminales que juzgue necesarias llevar á cabo, previo el pago de la cantidad que por gestor le correspondiese satisfacer.

Si hubiere beneficios, los copropietarios tienen también acción ejecutiva para reclamar el importe correspondiente á su participación en el buque.

Art. 602. El naviero indemnizará al capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque. (*Art. 625, Cód. 1829; 334, francés; 1998, civil francés.*)

Todos los gastos hechos por el capitán en utilidad del buque deben ser indemnizados por el naviero, pero antes de la rendición de cuentas del viaje, á fin de que puedan figurar en éstas y verificarse con toda exactitud la liquidación de utilidades ó pérdidas obtenidas en el viaje del buque.

Art. 603. Antes de hacerse el buque á la mar, podrá el naviero despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos devengados según sus contratas, y sin indemnización alguna, á no mediar sobre ello pacto expreso y determinado. (*Art. 626, Cód. 1829; 218, francés.*)

Art. 604. Si el capitán ú otro individuo de la tripulación fueren despedidos durante el viaje, percibirán su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiere justo motivo para la despedida; todo con arreglo á los artículos 636 y siguientes de este Código. (*Art. 627, Cód. 1829; 152, francés.*)

Estos artículos son virtualmente los 626 y 627 del Código de 1829.

Art. 605. Si los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tuvieren tiempo ó viaje determinado, no podrán ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, hurto, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada. (*Art. 628, Cód. 1829.*)

Art. 606. Siendo copropietario del buque el capitán, no podrá ser despedido sin que el naviero le reintegre del valor de su porción social, que, en defecto de convenio de las partes, se estimará por peritos nombrados en la forma que establece la Ley de Enjuiciamiento Civil. (*Art. 629, Cód. 1829; 219, francés.*)

Estos artículos también están tomados del Código de 1829.

El justo motivo á que alude el art. 604 consiste en la insubordinación grave, robo, hurto, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada.

Art. 607. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando del buque por pacto especial expreso en el acta de la Sociedad, no podrá ser privado de su cargo sino por las causas comprendidas en el art. 605. (*Art. 630, Cód. 1829.*)

Este artículo, si bien más expícito, es el 630 del Código de 1829.

Art. 608. En caso de venta voluntaria del buque, caducará todo contrato entre el naviero y el capitán, reservándose á éste su derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos celebrados con el naviero.

El buque vendido quedará afecto á la seguridad del pago de dicha indemnización, si, después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente. (*Art. 633, Cód. 1829.*)

La venta voluntaria del buque rescinde todo contrato entre el naviero y el capitán; pero el legislador reserva á éste el derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos que tuviere celebrados con el naviero.

La nave vendida queda obligada á la seguridad del pago de esta indemnización, si el naviero resultare insolvente.

Este precepto es el mismo que contenía el art. 633 del Código de 1829; por él entonces, y ahora por éste, se reconoce como una hipoteca legal á favor del capitán contra la insolvencia del naviero.

Los Notarios tendrán muy en cuenta este precepto en toda venta voluntaria de buque, y deben exigir el documento que pruebe el pago, á satisfacción del capitán, para consignar que por este concepto está libre de toda carga el buque, ó la responsabilidad legal que tiene, primero, el naviero, y en su insolvencia, el buque, por la indemnización que pudiera corresponderle, según expresamente lo dispone este artículo.

SECCIÓN SEGUNDA

DE LOS CAPITANES Y DE LOS PATRONES DE BUQUE

Art. 609. Los capitanes y patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las Leyes, Ordenanzas ó Reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo. (*Arts. 634, párr. 1.º, y 635, Cód. 1829.*)

Si el dueño de un buque quisiere ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas Ordenanzas y Reglamentos. (*Art. 637, Código 1829.*)

Se da el nombre de capitán ó patrón, según la clase del buque, á la persona encargada de él.

La primera denominación se aplica á los que rigen buques de navegación de altura ó que rigieren naves de grandes dimensiones é importancia, siquiera estén consagradas al cabotaje.

Denominase patrón á cuantos mandan naves menores exclusivamente dedicadas al cabotaje.

Para los efectos del comercio marítimo significa lo mismo capitán que patrón; ambos son jefes de nave.

La naturaleza del cargo de capitán de buque en sus relaciones con el naviero es especialísima: el Tribunal Supremo la define gráficamente cuando declara que «el capitán de la nave no es criado ni dependiente del naviero.» (*Sent. de 3 de Enero de 1882.*)

«El capitán de la nave representa, á bordo de la misma, la persona del naviero, en todas las relaciones jurídicas que nacen del contrato de comercio celebrado entre éste y tercera persona, hasta el punto de que si los derechos de ésta fuesen perjudicados por la conducta del capitán, el

naviero está obligado á indemnizar como si él mismo hubiere causado los perjuicios.» (*Sent. de 21 de Enero de 1882.*)

El capitán debe ser español, con la capacidad legal necesaria que para obligarse pide este Código, y la aptitud náutica que exijan las leyes, Ordenanzas y Reglamentos de Marina.

Una R. O. reciente, que transcribimos á continuación, determina las circunstancias que deben tener los capitanes de buque.

«Excmo. Sr. En vista de las razones expuestas por la Junta de la marina mercante, en representación de los intereses marítimos de las diferentes localidades de la Península, oído el parecer de esa corporación de la digna presidencia de V. E., y teniendo además en cuenta las prescripciones del Código de Comercio, S. M. el rey (que Dios guarde) ha tenido á bien resolver lo siguiente:

»1º Los capitanes de los vapores trasatlánticos de más de 4.500 toneladas de arqueo total, cuando sean pilotos, ó los de esta clase que se nombren para encargarse de la parte profesional y náutica en caso contrario, deberán ser de la clase de primeros, con opción también los segundos á dichas plazas siempre que hayan desempeñado, cuando menos, por espacio de dos años, el cometido de oficial ó piloto subalterno ó subordinado en los vapores de estos tonelajes y servicio.

»2º Los capitanes pilotos, ó los de esta clase en su defecto, cuando el mando no recaiga en persona con título profesional de los demás vapores, en excediendo de 500 toneladas, ó de buques de vela que midan más de 250, serán indistintamente de la clase de primeros ó segundos.

»3º En los buques de cabotaje de más de 400 toneladas si son de vela, y en pasando de 200 cuando sean de vapor, serán indistintamente de la clase de primeros, segundos ó terceros pilotos las plazas de que se trata en esta soberana disposición; esto es, las del mando de los expresados buques y de piloto encargado de su dirección profesional, aun cuando en sus viajes puedan tocar en puertos extranjeros.

»4º Queda reservado indistintamente para pilotos ó patrones el desempeño de tales plazas á elección de los mismos navieros, en los buques costeros de 400 toneladas ó menor arqueo si son de vela, de 200 para abajo si son de vapor, como asimismo en todos los que se dediquen al servicio de dragas, remolcadores y demás de los puertos, en tanto que no pasen del expresado tonelaje.

»Si en cualquier circunstancia y tiempo fuesen habilitados para distinto servicio y navegaciones los buques del tonelaje comprendido en esta cláusula que para más acertado desempeño y éxito de los viajes así lo requiriesen, quedará limitada la elección á entre los de la clase de pilotos.

»5º Las anteriores disposiciones se entienden sin perjuicio para los individuos que en la actualidad desempeñan mandos de buques, ya sean de vapor ó de vela, y por sus condiciones especiales hayan merecido la confianza de sus navieros ó armadores; pero si por cualquier circunstancia cesaran en dicho cometido, serán desde luego reemplazados por los de la clase y condiciones que queden estipuladas.

»6º Los navieros ó consignatarios, al proponer á la Autoridad de marina en los puertos españoles, y á los Cónsules en los del extranjero, el piloto ó patrón que deseen mande el buque de su propiedad ó que representan, ó que se encargue de su dirección profesional, manifestarán por escrito que el individuo en quien debe recaer el nombramiento no se halla sujeto á responsabilidad civil ni criminal, ni mucho menos á sumaria ó condena por los Tribunales de Marina por faltas ó delitos en el ejercicio de su profesión, y por tanto, declarar que tienen la aptitud legal para mandar y contratar con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio que rija.

»7º Queda por tanto modificado el art. 9º del Reglamento de navegación mercante publicado en el cuaderno núm. 20 de la Colección recopilada y declarada vigente por Real orden de 4º de Enero último en el sentido del punto 4º de esta soberana disposición, y ampliado dicho Reglamento con lo demás que se preceptúa.

»De Real orden lo expreso á V. E. para su conocimiento y el de esta corporación. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 30 de Abril de 1885.—Antequera.»

El dueño de un buque, si carece de aptitud bajo el punto de vista comercial ó pericial, no tendrá más atribuciones que las puramente económicas, y encomendará la navegación á quien no careciere de aquélla.

El dominio de la cosa, no da la capacidad necesaria para la dirección de la nave; y el tercero—oficiales, tripulación, flete y cargas afectas al buque,—son otros tantos intereses privados que piden una dirección científica, perita y competente, por lo que el legislador con elevado criterio concede al dueño, no perito, la administración, pero no la dirección de la nave.

Las siempre famosas Ordenanzas de Bilbao disponían que nadie pudiera ejercer el cargo de capitán maestro ó patrón sin haber navegado antes seis años; los cuatro, de marinero, y los dos, de piloto, y sin haber obtenido, previo examen, el competente título del Prior y Cónsules, bajo las severas penas que en las mismas se señalaban.

También exigían que supiese leer, escribir y contar para dar puntual cuenta y razón así del navío y sus aparejos como de las mercaderías que se cargaren en él.

En Francia, para ser capitán de un buque mercante, se exige:

- 1º Ser de nacionalidad francesa.
- 2º Haber cumplido 24 años.
- 3º Llevar cinco años de navegación y uno en los buques del Estado.
- 4º Haber sufrido los exámenes de suficiencia que pide la legislación francesa.

Los requisitos necesarios en Alemania y en Italia no son menores, y se dan la mano con los exigidos por la legislación española.

* * *

El contrato por el cual se obliga el capitán con el naviero, es un contrato de *industria*, un verdadero *alquiler*, *locación ó arrendamiento de servicios personales*, confundido á veces con el de *mandato*; es ciertamente indefinible con toda precisión y exactitud, jurídicamente considerado, en el cual la inteligencia marítima, la pericia comercial, el valor personal, cualidades distintivas del cargo, no pueden anteponerse unas á otras, sino que conjuntamente han de coexistir en todos los actos que debe realizar, así en el mar rigiendo la nave y en el puerto en sus múltiples relaciones jurídicas y sociales, como en el desenvolvimiento de esta sección del Código tendremos ocasión de probar.

Art. 610. Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

1ª Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa. (*Art. 639, Cód. 1829; 223, francés; 499, italiano.*)

2ª Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiere recibido el naviero. (*Art. 638, Cód. 1829.*)

3ª Imponer con sujeción á los contratos y á las Leyes y Reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente sumaria, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer en el primer puerto á que arribe. (*Artículo 640, Cód. 1829; 2º, ley francesa de 22 de Agosto de 1790.*)

4ª Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario. (Art. 641, Cód. 1829.)

5ª Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero. (Art. 642, Cód. 1829; 481, alemán.)

6ª Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste. (Párrafo 1º, art. 643, Cód. 1829; art. 232, francés.)

El capitán es el mandatario del propietario ó naviero del buque, y donde éstos no estén, ó por su delegación especial, no sólo puede tripular la nave, sino que debe hacerlo con oportunidad y según las instrucciones que de aquéllos tuviere recibidas.

Cuando el naviero ó propietario contratase la tripulación, deberán atenderse á la propuesta del Capitán, una vez que los tripulantes deben ser de su completa confianza.

Por regla general, la mejor tripulación es la escogida por el capitán: nadie puede conocer tan bien como él la capacidad de los oficiales y marineros, su actividad, su celo, su carácter y sus condiciones especiales.

El capitán es el jefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulación; pero él debe seguir las instrucciones, en lo previsto, por naviero, regir la nave con prudencia, y en lo imprevisto, cumplir su deber con sumo valor y pericia irreprochable.

El capitán, para el buen régimen de la nave, en alta mar, desempeña funciones jurídicas, gubernativas y administrativas de carácter público, siendo responsable civil, criminal y gubernativamente de sus acciones ú omisiones, como detallaremos en su tiempo y en otro lugar.

En sus relaciones con los pasajeros, si alguno cometiere algún delito grave que deba ser penado con pena corporal ó pecuniaria, debe prenderle y retenerle preso á bordo, sin distinción de cargo, categoría, estado ni fuero, hasta su entrega á la Autoridad competente en el puerto de descarga.

En sus relaciones con la tripulación, la jurisprudencia del Tribunal Supremo en sentencia de 5 de Enero de 1882 consigna, que «el capitán es el jefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de ella;» por tanto, es lógico cuanto dispone la tercera de las facultades de este artículo; y con sujeción á las Leyes y Reglamentos de la Marina mercante, estando á bordo, puede imponer penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, sin perjuicio de instruir la correspondiente sumaria, que entregará en el primer puerto que arribe á las autoridades competentes.

La ley del Registro civil concede facultades especiales á los capitanes ó patrones de barcos mercantes para formalizar el acta en que se acredite el nacimiento ó la defunción de los ciudadanos en los buques, durante la travesía, y aun de los matrimonios *in articulo mortis*, y que aquí tienen un perfecto lugar, ya que es inherente al cargo de capitán ó patrón de nave, el de oficial auxiliar del Registro civil.

Dividese éste en cuatro secciones, denominada la primera de *nacimientos*, la segunda de *matrimonios*, la tercera de *defunciones* y la cuarta de *ciudadanía*, debiendo llevarse cada una de ellas en su respectivo libro. (Art. 59.)

Los asientos de las diferentes secciones deben estar autorizados con el sello y firmados por el Juez y Secretario, ó por quienes les sustituyan. (Art. 44.)

Los asientos deben expresar el lugar, el día, la hora, el mes, el año que son inscritos, el nombre y apellido del funcionario encargado del Registro y del que haga las veces del Secretario, los nombres y apellidos, edad, estado, naturaleza, profesión ú oficio y domicilio de las partes y de los testigos que en el acto intervengan. (Art. 20.)

No pueden consignarse en el Registro civil más que las declaraciones y circunstancias expresamente requeridas ó permitidas por las leyes. (Artículo 20.)

En el Registro civil han de constar:

Los nacimientos ocurridos en buque español durante un viaje, si ninguno de los padres tuviere domicilio conocido en España; las defunciones ocurridas en viaje por mar, si el difunto no tuviere domicilio conocido en España; los matrimonios *in articulo mortis* celebrados en viaje por mar.

Y como cada caso, además de ser distinto, exige distinta forma é impone graves responsabilidades sobre el capitán ó patrón de nave, precisa consignarlo como nota en este lugar, y como uno de los cargos que pesan por la Ley civil sobre estos funcionarios, debiendo advertir que por las inscripciones que hicieren no podrán exigir retribución alguna.

«Art. 48. La inscripción del nacimiento en el Registro civil expresará las circunstancias mencionadas en el art. 20 y además las siguientes:

»1ª El acto de la presentación del niño.

»2ª El nombre, apellido, edad, naturaleza, domicilio y profesión u oficio de la persona que lo presenta, y relación de parentesco u otro motivo por el cual esté obligada, según el art. 47 de esta Ley, á presentarlo.

»3ª La hora, día, mes y año y lugar del nacimiento.

»4ª El sexo del recién nacido.

»5ª El nombre que se le haya puesto ó se le haya de poner.

»6ª Los nombres, apellidos, naturaleza, domicilio y profesión u oficio de los padres y de los abuelos paternos y maternos, si pudiesen legalmente ser designados, y su nacionalidad si fuesen extranjeros.

»7ª La legitimidad ó ilegitimidad del recién nacido, si fuese conocida, pero sin expresar la clase de ésta, á no ser la de los hijos legalmente denominados naturales.

»Art. 51. Respecto á los recién nacidos de origen ilegítimo, no se expresará en el Registro quiénes sean el padre ni los abuelos paternos, á no ser que el mismo padre, por sí ó por medio de apoderado con poder especial auténtico, haga la presentación del niño y la declaración de su paternidad.

»Lo mismo se observará en cuanto á la expresión del nombre de la madre y de los abuelos maternos.

»Art. 55. Si el nacimiento se verificase en buque nacional durante su viaje, el contador, si el buque es de guerra, ó el capitán ó patrón, si es mercante, formalizará el acta de que habla el artículo anterior, insertando copia de ella en el diario de la navegación.

»Art. 56. En el primer puerto que el buque tocare, si está en territorio español, se entregarán los dos ejemplares del acta por el oficial que la haya levantado á la Autoridad judicial superior del mismo punto, quien hará constar la entrega por diligencia ante Notario público, testimoniándose aquélla literalmente. Inmediatamente se remitirán á la Dirección general, por distintos correos, los dos ejemplares del acta original para que practique en su Registro la inscripción correspondiente si ninguno de los padres del recién nacido tuviere domicilio conocido en España, y en otro caso, remitirá una de ellas al Juez municipal del domicilio para que haga la inscripción, quedando archivado el otro ejemplar en la Dirección. El acta de entrega se depositará en el archivo del Tribunal que la haya mandado extender.

»Si antes de tocar el buque en puerto español tocare en puerto extranjero donde haya Agente diplomático ó consular de España, se entregará á éste uno de los ejemplares del acta de que habla el artículo anterior

para que ejecute lo dispuesto en el mismo. El otro ejemplar se entregará con igual objeto en el primer puerto español en que después toque el buque á la Autoridad judicial superior, según lo determina el artículo citado.

»Art. 57. Cuando no exista Agente español en dicho puerto extranjero, el contador, ó el capitán del buque en su caso, reservarán en su poder los dos ejemplares del acta, y al llegar á puerto donde lo haya ó á otro español, practicarán lo ordenado en el artículo anterior.

»Art. 63. La falta de lo dispuesto en los artículos anteriores se corregirá con una multa de 40 á 400 pesetas.

»Art. 72. Del matrimonio *in articulo mortis* contraído en viaje por mar extenderá acta el contador, si es un buque de guerra, ó el capitán ó patrón si es mercante, en los términos prescritos respecto al nacimiento en el art. 55, practicándose lo dispuesto en el artículo mismo y en los 56, 57 y 58.

»Art. 79. En la inscripción del fallecimiento se expresarán, si es posible, además de las circunstancias mencionadas en el art. 20:

»1º El día, hora y lugar en que hubiese acaecido la muerte.

»2º El nombre, apellido, edad, naturaleza, profesión u oficio y domicilio del difunto y de su cónyuge si estaba casado.

»3º El nombre, apellido, domicilio y profesión u oficio de sus padres si legalmente pudiesen ser designados, manifestándose si viven ó no, y de los hijos que hubieren tenido.

»4º La enfermedad que haya ocasionado la muerte.

»5º Si el difunto ha dejado ó no testamento, y en caso afirmativo, la fecha, pueblo y notaría en que lo haya otorgado.

»6º El cementerio en que haya de dar sepultura al cadáver.

»Art. 80. Serán preferidos como testigos de la inscripción de un fallecimiento los que más de cerca hayan tratado al difunto ó hayan estado presentes en sus últimos momentos.

»Art. 87. Respecto á los fallecimientos ocurridos en los buques nacionales de guerra ó mercantes, se procederá á su inscripción formalizándose un acta de la manera prescrita en el art. 55, y practicándose lo dispuesto respecto á la inscripción de nacimientos en los artículos 56, 57 y 58.»

(Ley del Registro civil.)

En ausencia del naviero y del *sobrecargo*, en buque donde éste no existiere, puede contratar el fletamento del buque, pero sujetándose á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

En casos de urgencia puede disponer todo lo que sea absolutamente preciso para continuar y concluir el viaje, objeto principalísimo del buque mercante y al que le debe estar todo supeditado.

Art. 611. Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

1º Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero.

2º Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella.

3º Librando sobre el naviero.

4º Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa.

5º Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la Autoridad judicial del puerto, siendo en España, y al Cónsul español, hallándose en el extranjero; y en donde no le hubiere, á la Autoridad local, procediendo con arreglo á lo dispuesto en el art. 583 y á lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil. (Art. 644, Cód. 1829; 496, alemán; 24, ley belga; 233 y 234, Cód. francés; 509, italiano.)

Antes de comentar este artículo debemos observar que en el anterior se califica de *facultades inherentes* al cargo de capitán lo que en éste se reconoce como *obligaciones* del mismo; y sin pasar á disquisiciones filológicas, conviene también reconocer y manifestar, que nosotros, con el legislador, entendemos las antedichas, como obligaciones, y por tanto, de cumplimiento ineludible para el capitán.

El principal objeto de este artículo es dar facilidad al jefe de la nave

para cumplir las obligaciones que por su cargo le impone el Código. Confirmando el principio de que al naviero es á quien corresponde acordar los gastos que sean necesarios en la nave, pero que el capitán, cuando sean indispensables para evitar mayores daños y perjuicios, y *las circunstancias y la urgencia del caso* no le permitan pedir ni esperar las instrucciones del naviero, puede también verificarlos, obteniendo recursos para ello, si no los tuviere de las personas y por el orden correlativo que se ordena en el artículo que comentamos.

La responsabilidad de cuantos perjuicios puedan irrogarse al flete ó á la nave es del capitán cuando no sea posible continuar y acabar el viaje sin peligro; y decimos *al flete y á la nave*, porque el capitán es responsable de los daños que por su omisión ó negligencia sobrevinieren, no sólo con respecto á los cargadores, sino que también para con el naviero.

Las Ordenanzas de Bilbao prevían este caso expresamente en el artículo 6º del capítulo 24.

El Código alemán, art. 503, párrafo 3º, dice que el capitán «no puede hacer compras ó reparaciones *extraordinarias* más que en caso de necesidad», y al efecto le autoriza *un préstamo á la gruesa*, ó para que verifique «la venta de aparejos ó provisiones de la nave que no sean indispensables.»

Nuestro Código es más previsor y faculta al capitán para que primeramente tome un préstamo de los consignatarios del buque, y en su defecto, de los consignatarios de la carga y subsiguientemente girando á cargo del naviero.

Si estos medios no le proporcionaren fondos, está facultado para verificar un préstamo á la gruesa; y si éste tampoco diere resultado, le autoriza para vender «la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir el viaje.»

Pero éstos dos últimos medios son extraordinarios, y para ejecutarlos tiene necesidad el capitán de acudir á la Autoridad judicial en puerto español, al Cónsul en puerto extranjero, si lo hubiere, y en su defecto á la Autoridad local, quienes, en vista del expediente instruido al efecto, harán en la certificación del Registro mercantil, que debe llevar el capitán del buque, la anotación provisional que corresponda, al objeto de que se formalice en dicha oficina este gravamen del mismo más tarde, cuando llegue al puerto de su matrícula, á los efectos consiguientes.

Esta formalidad debe cumplirla ineludiblemente el capitán, porque si así no lo hiciere, será suya exclusivamente la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa, como terminantemente lo dispo-

ne el art. 584 del Código, con quien conuenga éste que comentamos.

El legislador es lógico en la defensa de los derechos del tercero. Todo gravamen que afectara á la nave y no figurase en el Registro ó interinamente en el certificado, expedido por el Registrador mercantil en el puerto de matrícula del buque, no perjudica á tercero y será responsable personalmente de su pago el capitán de la misma, siquiera estuviera hecho con todos los otros requisitos que pide el Código. La inscripción en el Registro no convalida el acto, pero si exime de responsabilidad al jefe de la nave.

El procedimiento judicial que debe seguirse para la justificación de los últimos medios propuestos en este artículo es el que señala la Ley de Enjuiciamiento civil, en la sección segunda, «De la jurisdicción voluntaria en negocios de comercio», *título VI*, art. 2464, para los buques matriculados en la Península é islas adyacentes; y el *título VI*, art. 2422 de la Ley de Enjuiciamiento civil de Cuba y Puerto Rico, para los matriculados en los puertos de dichas provincias ultramarinas.

Art. 612. Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

1^a Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente real ó de navegación; el rol de los individuos que componen la dotación del buque, y las contratas con ellos celebradas; la lista de pasajeros; la patente de sanidad; la certificación del Registro, que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento, ó copias autorizadas de ellos; los conocimientos ó guías de la carga, y el acta de la visita ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

2^a Llevar á bordo un ejemplar de este Código.

3^a Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la Autoridad de marina, y en su defecto, por la Autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará «Diario de navegación», anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de

las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, y los efectos é importancia de la echazón, si ésta ocurriera; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro, denominado «de Contabilidad», registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado, y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos ó efectos, víveres, combustible, aprestos, salarios y demás gastos, de cualquiera clase que sean. Además insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el tercer libro titulado «de Cargamentos», anotará la entrada y salida de todas las mercaderías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.

4^a Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque, para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque y

otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la Autoridad de marina del puerto.

5ª Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiva; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de carácter peligroso, como las sustancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso dificulte las maniobras maríneas y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero.

6ª Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan.

7ª Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque sino por motivo grave ó por razón de oficio.

8ª Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la Autoridad marítima, siendo en España, y al Cónsul español, siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada; cuya declaración visarán la Autoridad ó el Cónsul, si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la certificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de Autoridad marítima ó de Cónsul, la declaración deberá hacerse ante la Autoridad local.

9ª Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente, para hacer constar en la certificación del Registro Mercantil del buque las obligaciones que contraiga conforme al art. 583.

10. Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado, con asistencia de los testigos pasajeros, ó, en su defecto, tripulantes.

11. Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciera en contrario.

12. Dar cuenta al naviero, desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél.

13. Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes.

14. Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará ante todo llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlos.

15. En caso de naufragio, presentar protesta en forma, en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente ó cónsul español, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8º de este artículo.

16. Cumplir las obligaciones que impusieren las Leyes y Reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros. (*Arts.* 646, 647, 648, 649, 650, 651 y 652, *Cód.* 1829; 480, 481, 483, 485, 486, 487, 488, 490, 491, 504 y 526, párr. 1º, *Cód. alemán*; 15, 16, 17, 18, 31,

32, 33, 34, 35, 36, 37 y 38, *ley belga*; 224, 225, 227, 244, 245 (n.º 1º), 246 y 247, *Cód. francés*; 3º, 4º y 5º, *tít. 2º, lib. 3º, Ordenanzas de la Mar francesas de 1681*; 500, 503, 504, 511, 516, 517, 518, 519 y 520, *Cód. italiano.*)

Es obligación del Capitán también tener á bordo antes de emprender el viaje cuanto determinadamente se especifica en el art. 612, cuyos particulares iremos examinando por grupos. El primero, que es puramente gubernativo, basta su sola lectura para comprender su importancia, permitiéndonos llamar la atención de los lectores acerca de uno de los documentos necesarios para la navegación, y es la *Certificación del Registro*, que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaren sobre él. Su importancia justifica nuestra insistencia.

Este imprescindible documento, cuya valía ya hemos dejado reconocida, debe su existencia á este Código, y no hay modo de que el capitán deje de llevarle á bordo, y tiene por objeto el manifestar donde quiera que el capitán arribe la solvabilidad del buque.

Prescribe también la segunda de las obligaciones inherentes del capitán, que lleve á bordo un ejemplar de este Código. No huelga el precepto, puesto que en él se contiene la ley á que todos, tripulación y pasajeros, viven sujetos á la autoridad del capitán, y precisa que el texto legal esté al alcance para resolver las dudas que en su aplicación pudieran originarse.

La autorización de los libros (3ª de las obligaciones de este artículo), nos parece acertada; en cuanto á la foliación y sellos de los folios, no la rechazamos, pero juzgamos más natural que la Autoridad judicial del puerto de la matrícula del buque fuera la que se considerara competente para ello; esta disposición es opuesta á las tendencias unánimes del último y reciente Congreso de navieros celebrado en Madrid, y como no está reñido con su espíritu el primer párrafo de la obligación tercera, es de esperar que se cumpla la letra del precepto en sentido inverso, y sea, en defecto de la Autoridad judicial, la marítima, la que autorice los libros.

No se vea en esto manifiesta inquina contra la Autoridad marítima, sino que la lógica de los principios que profesamos nos lleva como de la mano á reconocer en todo la indisputable supremacía del Poder judicial.

No insistimos en esta interpretación, que esperamos se hará lugar en

las esferas del Poder ejecutivo y ordenará su práctica en breve plazo, una vez que de ese lado se inclinan con justa razón las corrientes modernas.

El libro de la navegación, ó *Diario de la navegación*, es el primero de los que debe llevar el capitán, y aunque á primera vista pudiera parecer que es por ello un libro pura y exclusivamente náutico, examinados todos los particulares que el Código exige que se consignen en él, así con relación á las averías de toda clase como por las relaciones y enlace que tiene con el cuaderno de bitácora y el del maquinista; ya cuando se consignan en él los acuerdos tomados por los oficiales de la nave, y hasta por la tripulación y pasajeros, reunidos con aquéllos al efecto por el capitán para tomar resoluciones, que el Código califica de graves y que pueden afectar á las mercancías y á los mismos pasajeros, se comprende sin gran esfuerzo que es un libro, por su naturaleza y por sus fines, eminentemente jurídico, un registro civil é histórico del buque, y el capitán un Notario especialísimo, que autoriza como verdad probada lo consignado por él en la navegación, unas veces con sólo su firma y otras con las de los oficiales, tripulantes ó viajeros, de cuya existencia y curso él da fe.

El segundo es el *libro de Contabilidad*, que lleva el capitán en defecto de *sobrecargo*, y es puramente mercantil y sólo referente á los ingresos y gastos del buque durante su viaje.

El tercero también lo lleva el capitán en defecto del *sobrecargo*, y se denomina de *Cargamentos*, que comprende así los pasajeros como las mercancías; libro también mercantil, aunque por su especialidad de transporte marítimo.

Véase, pues, con cuánta razón indicábamos algunas líneas más arriba que la lógica pedía que estos libros fuesen autorizados por el Juez del lugar de la matrícula del buque.

El art. 648 del Código de 1829 imponía la obligación de reconocer el buque con los oficiales de la nave y dos oficiales de carpintería y calafatería, y hallándola segura para emprender la navegación, se consignaba su acuerdo en el *libro de resoluciones*, que era el *Diario de navegación*.

Este da derecho á pedir reconocimiento del buque á cargadores y pasajeros, y hallándolo en estado de verificar una buena navegación, deben firmar un acta en que conste el hecho, y que debe conservar el naviero ó en su defecto el capitán.

Nos parece más eficaz el precepto moderno (4ª de las obligaciones) por la mayor garantía que presta el diverso nombramiento de los peritos

y la responsabilidad subsiguiente que éstos contraen por su reconocimiento.

La obligación de permanecer constantemente en el buque durante la carga, vigilarla (5ª de las obligaciones), así como su colocación según que ella sea, es ineludible en el capitán, y la limitación de sus facultades respecto del flete— aun dada la *indole especial* que pudiera tener la expedición para que se prepara el buque, y á pesar de la estación favorable— que pudiera colocarse sobre cubierta, nos parece previsora para la nave, su propietario y cargadores.

En este caso, entendemos que la duda de los oficiales respecto de la seguridad de la nave, la de la conveniencia ó consentimiento del naviero ó de los cargadores, cualquiera de ellas, debe ser causa bastante para que el contrato de transporte marítimo no se lleve á cabo y le sea exigible responsabilidad al capitán, en su día, lugar y caso.

El precepto (6º) es de carácter permisivo: puede ó no pedir práctico; pero si por no pedirlo el buque sufre averías ó se perdiere, la responsabilidad será del capitán.

La 7ª de las obligaciones de este art. 612 concuerda en espíritu con el art. 649 del Código de 1829.

El precepto exige la presencia del capitán en la entrada y salida de los puertos, porque estas entradas suelen ser peligrosas; mas conviene saber que cuando el capitán ha pedido práctico al puerto, éste y no aquél es el que manda la nave en cuanto llega á bordo á la entrada ó salida del puerto ó ría; por ello se consigna la excepción que determina esta frase: *á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones.*

El Código, sin duda, permite al capitán, en este caso, abandonar el buque á la entrada del puerto, pero la moral se lo niega; y sólo en un caso especialísimo y aun imposible de determinar de antemano, y por causas examinadas y aprobadas por la tripulación y pasajeros del buque, podrá consentirse: nosotros consideraríamos como hombre poco digno por su virtud y valor al capitán que, prevalido de este distinguido, abandonare su buque á la entrada del puerto y llegada del práctico.

**

Es más expresiva la 8ª de las obligaciones que el precepto contenido en el art. 650 del Código de 1829, porque subsana una omisión padecida en éste, cuando no hubiere Cónsul en el puerto de arribada, en concordancia con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento civil.

Por lo demás, la declaración que tiene el deber de realizar el capitán ante la Autoridad marítima del puerto español, ó en el consulado, si fuese extranjero el puerto á que arribare, ó en su defecto ante la Autoridad local, es una garantía para los interesados en el buque y en el cargamento, y sirve al capitán para justificar por medio de la certificación su llegada, salida, estado del buque y de la carga.

**

Ya hemos hecho observar diversas veces el señalado empeño que pone el legislador en significar la importancia que da á la certificación del Registro y la 9ª obligación de las correspondientes al art. 612 que venimos comentando, es una prueba manifiesta de ello.

**

Acerca de la 10ª obligación, debemos referirnos en todo á lo dispuesto en la Ley del Registro civil, que concordamos como nota al art. 610.

**

El capitán está obligado por la 11ª y 12ª, en lo referente á sus relaciones con el naviero ó propietario, á cumplir sus instrucciones, ó en otro caso, responder de cuanto hiciere en contrario.

La 13ª es esencial é ineludible; si se cumpliera con exactitud, muchos abordajes no se realizarían y los consiguientes siniestros.

En una obra de este género no podemos ni debemos manifestar qué marina mercante es la que se distingue por su condición de ganar tiempo y manifiesta desidia en cumplir las reglas sobre luces de situación; pero si haremos público que la marina mercante cumple religiosamente este precepto.

**

En el caso 7º de este artículo hemos manifestado, de conformidad con este precepto, lo que juzgamos conveniente para caso menos apurado del que señala el texto.

Cuando el buque está en peligro, en él tiene su puesto de honor el capitán, y para abandonarlo se necesita todo lo que pide el precepto.

La historia refiere á cada paso hechos honrosísimos de heroicidades infructuosas ó inútiles: capitanes que prefieren perecer con el buque que rigen, á presentarse ante el naviero como un hombre desventurado á quien los accidentes del temporal han ocasionado tal desastre.

Filosóficamente considerados, actos de esta naturaleza son verdaderos suicidios, y entendemos que perdida la última esperanza de salvar el buque, es un deber legítimo y honrado del capitán salvar su vida, como hombre, por los deberes que sin duda tendrá contraídos con su familia, y como ciudadano, por los bienes que pueda en mejor ocasión reportar á su patria y aun á la humanidad.

Mientras quede un átomo de esperanza, es deber ineludible suyo que procure la salvación del buque; cuando aquél se pierda y á la tripulación y flete se les procure á toda costa poner en salvo, es brutalmente estúpido que el capitán se sacrifique.

Hay que distinguir la excentricidad, del verdadero y lícito pundonor.

* *

El capitán está obligado en todos sus actos que se relacionen con las autoridades, á cumplir estrictamente la ley, y si así no lo hiciere suya, exclusivamente suya es la responsabilidad; debe ser, por tanto, muy celoso en el cumplimiento de sus deberes, y muy experto y peritísimo en todas las leyes y reglamentos que tienen conexión con sus actos marítimos, como piden las obligaciones 45ª y 46ª.

Detallar lo que debe cumplir en materia de sanidad, aduanas, etc., en cada puerto que llegue, es materia imposible para un comentador, é impracticable en un comentario, ni aun refiriéndose á nuestra querida patria, por causas bien sabidas de nosotros y no muy conveniente que sean conocidas de los extranjeros.

Art. 613. El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular. (*Art. 656, Código*

1829; 514, alemán; 29 y 30, ley belga; 239 y 240, Cód. francés; 515, italiano.)

Este artículo es el 656 del Código de 1829.

Conviene entender perfectamente lo que se entiende por navegar á flete, sobre la carga, al tercio y á flete común, que todos estos contratos están admitidos.

Por flete se entiende, que el capitán navega á la parte sobre el flete; y se da este caso, cuando tiene una parte de interés en el flete producido por el transporte de pasajeros y mercaderías.

Puede ser también el beneficio sobre la carga, y este caso es cuando el capitán tiene una parte de interés sobre las ganancias producidas por la venta ó tráfico de las mercaderías.

Cuando el capitán navegue á beneficio sobre la carga, no puede hacer negocio alguno separado y por su propia cuenta, fundándose este precepto en las reglas del contrato de Sociedad, según las que sólo debe hacer el mandatario—en este caso el capitán—los negocios de la Sociedad y dar cuenta á sus socios de todas las ganancias que en ellos hubiere obtenido.

Si contraviniere esta disposición, perderá todas las utilidades y beneficios que hubiere obtenido en favor de sus socios, y serán de su exclusiva cuenta los daños y perjuicios que la Sociedad experimentare.

Mas cuando navegare á beneficio común sobre el flete, puede cargar en la nave las mercaderías que quisiere, con sujeción á las condiciones generales que al efecto le hubiere dado el naviero y pagando el flete como otro cualquier cargador.

Justifica esta distinción característica una razón legal; la Sociedad no tiene en este caso más propósito que la obtención de los beneficios conseguidos con el flete, y no puede perder, y si ganar, con el cargamento de capitán.

Navegar al tercio es tanto como navegar al tercio de las utilidades todas, así del flete como de la carga que llevare el buque, y en este caso el precepto es terminante: no puede el capitán negociar por cuenta propia.

Y por último, navegar á flete común, como dice el texto, es cuando el capitán tiene participación mayor ó menor en las utilidades todas del buque, y entonces le está prohibida toda negociación por su cuenta.

* *

La forma y espíritu mercantil de los contratos celebrados en Barcelona entre los navieros y capitanes de buques, que salen de expedición á Río Grande, Montevideo ó Buenos Aires, es muy especial y curiosa.

Pueden los Capitanes hacer tres ó cuatro viajes, y cambiar otras tantas veces de mercancías antes de regresar á la Península, trayendo en aguardiente, azúcar, cacao, café, campeche ó cueros, lo que llevaron en vino, jamones, anís de Mallorca, zapatos, percales, libritos, aceite, etc.

No quiere decir esto que hagan permutas de mercancías por otras, aunque facultades llevan para ello; pero lo general es que los capitanes compren y vendan y trafiquen en beneficio de la Sociedad, de la que son representantes.

Estos contratos son ciertamente muy curiosos, y en ellos tiene el capitán su participación señalada en los beneficios, y por lo general limitada la facultad de negociar por su cuenta propia.

* *

El Código alemán, en su art. 514, prohíbe al capitán cargar ninguna mercancía por su propia cuenta, sin autorización, dice, del armador. Si contraviniere esta disposición, «debe pagar el flete más alto en el lugar y en la época en que tomó la carga,» y satisfacer además los daños é intereses que por efecto de un mayor perjuicio le correspondieren.

El Código italiano, art. 515, prohíbe al Capitán que navega á *profillo comune sul carico*, realizar comercio alguno por su propia cuenta, salvo convención contraria escrita, y, en caso de contravención, las utilidades en que se beneficiare el capitán serán entregadas al naviero.

Es, como no podía menos, precepto general que el Capitán no puede negociar por su cuenta propia.

Art. 614. El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irroque, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar. (*Parte 1ª, art. 657, Cód. 1829; art. 28, ley belga; 238, Cód. francés; párr. 1º, art. 514, italiano.*)

Obligar al capitán á cumplir su empeño no sería prudente; pero si es justo que abone los daños que por su causa irroque al naviero que puede dar parte de lo sucedido á la Autoridad marítima para que ésta le apli-

que las leyes penales que procedan por su falta de cumplimiento en el compromiso contraído.

Art. 615. Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona; y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto, y obligado á las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero. (*Art. 658, Cód. 1829.*)

Para el nombramiento del capitán de un buque es natural que además de las especiales razones de suficiencia que pide la legislación marítima, tenga muy en consideración, el naviero, sus prendas personales, y muy especialmente su pericia, su valor y su honradez.

Por reunir todas estas cualidades á su satisfacción, le nombró y le apoderó suficientemente para desempeñar dicho cargo, y dicho nombramiento y su aceptación por el capitán, constituyen un contrato de industria, de que se deriva una obligación personal que no puede cumplirse por sustitución, sin conocimiento y aprobación del naviero.

La sanción penal que dispone el Código es justa: responsabilidad del sustituto; indemnización de todos los daños que por la sustitución se causaren, sin perjuicio de que el naviero pueda despedir al uno y al otro.

Pero ¿y si la sustitución se debiere á fuerza mayor? En este caso, la causa originaria determinará la responsabilidad del capitán, naviero ó tercera persona que mediare en el suceso.

Este artículo es la reproducción en su esencia del 658 del Código de 1829.

Art. 616. Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato, para reponerse de uno y otro; pero si hubiera á bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más en el primer puerto donde arribare. (*Art. 653, Cód. 1829; 39, ley belga; 249, Cód. francés; 508, italiano.*)

Tampoco innova el derecho marítimo mercantil este artículo, que es un trasunto del 653 del Código antiguo.

El precepto, sin embargo, es contrario al derecho de propiedad en cuanto á la facultad que da al capitán para obligar á los dueños de víveres á bordo á que entreguen los que fueren precisos para el consumo común, previo abono de su importe.

Pero si la facultad es contraria al derecho de propiedad individual, está conforme con el derecho natural: sería intolerable que los que tienen víveres pudieran reservárselos cuando los demás fallecieren de hambre. La necesidad carece de ley, y el caso previsto en el artículo que comentamos es de los más caracterizados. Si el capitán no tiene fondos, tiene crédito, y en el próximo puerto tiene probabilidad de tenerlos; pero si aun así no sucediere, lo primero es salvar y alimentar la tripulación y pasajeros del buque de una muerte cierta é irremediable.

Creemos, sin embargo, que en los actuales tiempos y con la navegación de vapor no se darán, con tanta frecuencia, casos que obliguen á poner en práctica el precepto.

Parte del supuesto, el Código, de que los dueños de los víveres se hallan á bordo, ¿y cuando no lo estén?

Creemos que el capitán podrá hacer lo propio, incautarse de los víveres que lleve en el buque, haciendo en el *Diario de navegación* la declaración previa de la necesidad, reconocida y firmada por la oficialidad del mismo, y los demás asientos en los otros libros de la nave.

Art. 617. El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento; y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo, deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo. (*Arts. 671 y 622, Cód. 1869; 506 y 507, alemán; 26, ley belga.*)

Los bienes ajenos, sin permiso de su legítimo dueño, no pueden asegurar sus deudas personales.

El capitán, por tanto, no puede tomar dinero á la gruesa sobre el buque, para sus propias negociaciones, como decia el art. 662 del Código de

1829, con quien concuerda en su esencia éste, que repite el mismo precepto.

Tampoco podrá tomar dinero sobre el cargamento. El legislador es lógico; si sobre el buque, que pertenece al naviero, con quien es de suponer tenga cuenta corriente el capitán, no puede hacer préstamo alguno para sus propias negociaciones, es evidente que mucho menos podrá contra el cargamento, que es de varios, que no tienen relación inmediata con el capitán.

Puede, y lo hemos visto en el artículo anterior, disponer al propietario de víveres en beneficio de una necesidad común; pero jamás, en ningún caso, para utilidad del capitán de la nave, y al efecto la sanción penal designada en el artículo.

Pero si fuere condueño ó propietario, y en el certificado del Registro mercantil se expresare detalladamente la parte que tuviere en el buque, podrá tomar á la gruesa, y sobre aquella, la cantidad que obtuviere, siempre que el buque no tuviere otra obligación.

Nos parece que en este caso el legislador ha sido más previsora que debiera; bastaba á su propósito distinguir, como en la Ley Hipotecaria, los naturales efectos de las primeras y sucesivas hipotecas, para obviar el inconveniente que ha previsto el legislador.

El más simple gravamen contra el buque impide el préstamo á favor del capitán copropietario del mismo, y aunque con sano propósito, se ha declarado, sin duda alguna, un medio legítimo de crear crédito.

Art. 618. El capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1º De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código Penal. (*Art. 676, Cód. 1829; 478, párr. 1º, alemán; 496, italiano.*)

2º De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables. (*Párr. 1º, art. 679, Cód. 1829; 221, francés.*)

3º De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación. (*Párr. 2º, art. 679, Cód. 1829; 482, alemán; 221, francés.*)

4º De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que

se susciten en el buque ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas ó evitarlas. (*Párr. 2º, art. 629, Cód. 1829; 221, francés.*)

5º De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme á los artículos 610 y 612. (*Art. 680, Cód. 1829; 478, párr. 2º, alemán; 19, ley belga; 505, italiano.*)

6º De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna. (*Artículo 678, Cód. 1829.*)

7º De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 612. (*Párr. 1º, art. 683, Cód. 1829.*)

8º De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del Reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

La responsabilidad del capitán no es ya, como en el art. 676 del Código anterior, la llamada á garantir á los cargadores, sino que se limita á responder civilmente al naviero; y éste es responsable para con los terceros que con él hubiesen contratado.

Innovación transcendental, que introducida en el Derecho marítimo mercantil, está perfectamente ajustada á los principios de justicia y á la moral. Los cargadores, los pasajeros, contratan, directa ó indirectamente, con el naviero—porque su representante, el capitán, en su nombre se obliga y á sus instrucciones se ajusta para recibir la carga y ajustar el flete;—el naviero, por tanto, es el que debe responder civilmente á unos y otros, ya por las razones antedichas, ya porque los terceros no han tenido intervención alguna en el nombramiento del capitán. Aceptan el flete, contratan el transporte de mercancías, teniendo en cuenta la razón social de la casa naviera, y en muchos, ó en la mayor parte de los casos, en que los terceros desconocen las cualidades y circunstancias que adornan al capitán. Es justo, por tanto, que el naviero sea el responsable civilmente

para con los terceros; es moral, porque éstos no le eligen, y es conveniente, porque la solvabilidad será, sin duda, más perfecta.

Examinemos detenidamente cada uno de los casos comprendidos en este artículo:

Por el caso 1º se hace responsable en la forma dicha y respectiva—al capitán y naviero en su caso—de los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento.

Por leve que sea la falta, por insignificante que apareciere el descuido, puede tener grandísima transcendencia, y ni de la *falta leve* ni de la *levísima* está exento el capitán. La fortuna del naviero, la de los cargadores, la vida de la tripulación y de los pasajeros, están encomendadas á su pericia y á su valor, que no deben faltarle en ninguno de los actos

La severidad del Código es precisa, se impone y debe acatarse y cumplirse estrictamente. La más ligera sospecha de delito ó falta, de carácter grave, del capitán, en el cumplimiento de su deber, debe someterse á los Tribunales, que deberán castigar el hecho que resulte con arreglo al Código penal.

El art. 676 del Código anterior apreciaba, igualmente que éste, la responsabilidad del capitán, aunque considerándola única é inmediata para los terceros.

Por el caso 2º se hace responsable al capitán de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, para lo cual tuvo en su día la facultad de elegirla, y debe velar en todo tiempo acerca de la conducta de los marineros, y tomar las precauciones consiguientes al efecto de impedir los delitos que expresa el caso.

Ya sabemos que el capitán es el jefe de la nave, y ejerce funciones en ella de carácter público; debe, por tanto, mantener el orden á bordo y cuidar de que cada uno cumpla estrictamente, cuando menos, con su obligación. Si se turbare el orden ó se faltare al servicio de la nave, resultará inmediata presunción de que el capitán no hizo uso de la autoridad que le confieren las leyes, é incurrirá en la responsabilidad que este Código y las Ordenanzas marítimas señalan, si inmediato á la comisión de la falta ó delito no resultare el castigo provisional, y más tarde la entrega del delincuente á las autoridades del primer puerto que arribare.

Los individuos de la tripulación que realizaren actos penados, como sustracción ó latrocinio, deberán ser multados en cantidad tres veces mayor del valor de la cosa robada.

Cuando el valor del hurto no excediere de 7 pesetas 50 céntimos, serán condenados los culpables á seis meses de campaña sin ración de vino.

Pueden, sin embargo, aplicarse penas más rigurosas á los reos, según la gravedad y circunstancias particulares del delito.

A más de las facultades que tiene el capitán para que reine el orden en el buque, tiene acción civil para repetir contra los culpables. El precepto es lógico, puesto que el capitán es siempre, y en todo caso, civilmente responsable de todas las sustracciones y latrocinios que se cometieren en el buque.

Es responsable, además, el capitán, según el caso 3º, de las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieron al buque por contravención á las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación de los puertos á que arribare y del de matrícula.

Como jefe de la nave debe conocer y cumplir todo el Derecho internacional marítimo, público y privado que le compete por su cargo, y cumplir todo el Derecho positivo de los países á cuyos puertos arribare. Si desconociere algo, y por ello le sobrevinieren al buque pérdidas, multas y confiscaciones, suya es la culpa y suya debe ser la responsabilidad.

Llega ésta hasta responder el capitán de los daños y perjuicios que se causaren al buque, á los viajeros ó á la carga (caso 4º), por motivos de discordias á bordo, por faltas cometidas á bordo por la tripulación *en el servicio* ó defensa del mismo, si no probare que para prevenirlas ó evitarlas usó oportunamente de *toda* la extensión de su autoridad.

La disciplina á bordo es una de las primeras necesidades que deben cumplirse; las discordias pueden, contra toda previsión, originarse en sus buques, mucho más, en aquellos que hubieren de verificar una larga navegación; mas si surgieren en buque en que no existiere disciplina, la responsabilidad es del capitán que no usó oportunamente de *toda* la extensión de su autoridad.

No basta, para la esencia de su responsabilidad, que el capitán, al surgir la *discordia*, dicte disposiciones más ó menos severas, si *oportunamente* no las evitó con el cumplimiento estricto de su deber, que como jefe de la nave le incumbe y obliga.

Tampoco le están permitidos los excesos en el cumplimiento de su deber; pero muy especialmente en todas las obligaciones que le corresponden por los artículos 640 y 642, según dispone el caso 5º.

El capitán que toma un rumbo contrario al que debe tomar, ó que lo varía sin justa causa, calificada de tal por la junta designada en el caso 6º, se constituye responsable de todas las pérdidas ó daños que por fuerza mayor ó caso fortuito sobrevengan á la nave ó al cargamento.

De esta responsabilidad no le eximirá excepción alguna, pero se considerarán causas justas para variar de rumbo las mismas que lo fueren para las arribadas forzosas.

Este precepto es el mismo del art. 678 del Código antiguo.

Responde también el capitán de las inobservancias referentes á las lu-

ces y maniobras para evitar los abordajes, así como de entrar voluntariamente en puerto distinto de su destino, según expresamente determinan los casos 7º y 8º de este artículo; pero entiéndase bien, el capitán en este caso responde civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él.

**

Esta prescripción, que es nueva en el Derecho mercantil marítimo español, venia ya consignada en el Código civil francés (art. 4998), y por ley de 14 de Junio de 1841 fué introducida en el Código de Comercio francés, modificando con este motivo el art. 246 del mismo.

El Código alemán, en su art. 451, declara que «el armador es responsable del daño causado á un tercero por un individuo del equipaje en el ejercicio de sus funciones;» y de la letra y espíritu de otros más, dedúcese que la persona obligada civilmente con relación á tercero, es siempre el naviero.

Es, pues, un principio reconocido en el Derecho mercantil marítimo del mundo, el de la responsabilidad inmediata del naviero.

Art. 619. El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa. (*Art. 681, Cód. 1829.*)

Este artículo concuerda con el 684 del Código anterior.

Desde el momento que el capitán se hace cargo de las mercancías se hace responsable de ellas, y cesa su responsabilidad en el muelle del puerto donde debiere hacer la descarga, salvo si se hubiere pactado expresamente lo contrario por escrito.

Los cargadores deben entregar las mercancías á bordo, bien liadas, empaquetadas y enfardadas, á fin de que por lo que se relaciona con su embalaje, puedan llegar sin averías á su destino. Cuando el capitán notare alguna falta en el embalaje y la hiciere notar al cargador, y éste no subsanare el defecto señalado, los deterioros que en ella hubiere no serán de cuenta del Capitán.

No entramos más á fondo en esta materia, porque habremos de tratarla más detenidamente al ocuparnos del transporte marítimo. Por ahora nos

es suficiente con determinar la responsabilidad del capitán y los casos en que ésta no existe.

Art. 620. No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas. (*Art. 682, Cód. 1829; 21, ley belga; 230, Cód. francés; 496, italiano.*)

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagará á su nombre. (*Art. 686, Cód. 1829; 497 y 498, alemán; 1997, civil francés y belga.*)

Este artículo determina:

1º La responsabilidad del capitán en los daños que sobrevinieren al buque y al cargamento en los casos de fuerza mayor.

2º La que tiene en todo caso por sus propias faltas.

Por el primero, como no podía menos, está exento de toda ella; por el segundo, ni el pacto en contrario le exime de la que le corresponde.

Por las obligaciones que contrajere el capitán para reparación, habilitación y avituallamiento del buque, sólo responde el naviero; precepto que ya en su lugar respectivo dejamos comentado; pero hay una excepción, y es la siguiente:

Cuando el Capitán hubiere comprometido *terminantemente* su propia responsabilidad.

Cuando hubiere suscrito letra ó pagará á su nombre.

Salvo estos dos casos taxativamente señalados en el Código, el capitán no es responsable de los gastos consiguientes á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque.

Este artículo, en su última parte, es una reproducción del 686 del Código de 1829, y concuerda con el 586 del presente.

Art. 621. El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en

este Código, responderá del capital, réditos y costas, é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal. (*Art. 684, Cód. 1829; 233, francés.*)

La responsabilidad civil no excluye la criminal en los actos abusivos que llevaré á cabo el capitán, antes bien, ésta complementa aquélla.

Califica el precepto de fraude los actos de este género que cometiere el capitán, y entendemos que se hallan comprendidos en el cap. XI, lib. II del Código Penal.

Art. 622. Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores, y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

Buena, previsora, es la prescripción que antecede, porque da una norma de la conducta que debe seguir el capitán del buque cuando aparecieren corsarios ó buques de guerra contra su pabellón.

En los tiempos que corren, no es muy fácil que los corsarios infesten el mar, aun cuando el célebre *Alabama* es una manifestación de su posibilidad, como ocurrió cuando la guerra de los Estados Unidos de América; pero, sin embargo, bueno es que sepa á qué atenerse en casos tales.

Es contrario, sin embargo, contra el espíritu de estos tiempos, la concesión de *patentes de corso*, y todo país civilizado debe rechazar medio semejante.

Las razones de prudencia que aconsejen al capitán cierta mesura, no deben ser de tal índole que ocasionen perjuicios mayores que los temidos por el naviero; en todo caso, debe procurar cumplir exactamente las disposiciones de éste. Estas órdenes son su irresponsabilidad, pero siempre dejando cierta laxitud á las eventualidades que no pudo prever aquél.

Art. 623. Si se viere atacado por algún corsario, y después

de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento, y justificará el hecho ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor, quedará exento de responsabilidad. (*Art. 669, Cód. 1829.*)

El Código no recomienda la defensa, aunque si la resistencia al despojo que intentara realizar el corsario; y por el contrario, encarece la necesidad de *evitar su encuentro*. Cumplirá el capitán con su deber si en el *Diario de navegación* consignare todos los movimientos que hiciere para librarse de su perseguidor, y cuando al fin todas sus disposiciones resultaren insuficientes y cayese en poder de un corsario, formalizará el respectivo asiento en el *libro de cargamento*, y justificará, por el procedimiento señalado en la Ley de Enjuiciamiento civil, ante la autoridad judicial lo ocurrido.

Si la *fuerza mayor* se justificare, la exención del capitán deberá sentenciarse por el Juez ó Tribunal que conociere en el asunto.

No exige más el precepto, pero puede el capitán, como todo ciudadano, resistir á la fuerza con la fuerza, porque la defensa es legítima ante toda agresión, y mucho más en la de semejante naturaleza. Mas el que no se defendiere con la fuerza, no constituye falta leve ni levisima, porque no tiene esa obligación.

No corresponde á la naturaleza de un comentario del Código de Comercio entrar en terreno propio del Código Penal, y basta lo expuesto para determinar la obligación que impone al capitán de la nave el artículo 623.

Art. 624. El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado (*Art. 670, Código 1829; 490 y 491, alemán; 32 y 35, ley belga; 413, Cód. francés; 516, italiano.*)

Del mismo modo habrá de proceder el capitán, si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos.

La Autoridad, ó el Cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado, con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al Juez ó Tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fe si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare, se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario. (*Arts. 652 y 661, Cód. 1829; 492, 493 y 494, alemán; 33, 34, 36 y 37, ley belga; 249 y 241, párr. 1º, Cód. francés; 517, 518 y 519, italiano.*)

Todos estos preceptos conforman con los prevenidos en la ley de Enjuiciamiento civil en la parte que se ocupa de los actos de jurisdicción voluntaria en negocios de comercio, y ambos deben ser concordados para su estricto cumplimiento en los casos á que se circunscribe este artículo.

Art. 625. El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas, y cumpla las demás formalidades que los Reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero. (*Art. 672, Código 1829.*)

Si, por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda,

á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia. (Art. 674, Cód. 1829.)

Lo natural es que el capitán cumpla primeramente con las obligaciones que le imponen los poderes públicos. El principio, que en Derecho internacional se llama de *territorialidad*, exige que así sea cuando el capitán arribe á puerto extranjero, y el deber de acatar las leyes del país cuando arribare á puerto español así lo demandan.

Lo primero, pues, es obtener el permiso de desembarco de las oficinas de Sanidad y Aduanas, y cumplimentar todas las demás disposiciones que la Administración exija para arribar al puerto. Después que todos estos particulares se hayan cumplimentado, el primer deber del capitán es entregar sin desfaleo alguno el cargamento á los consignatarios, y el buque, cuando llegare al puerto de arribada, al consignatario.

Esto en el supuesto que el capitán hubiere terminado su viaje y cumplido su compromiso; pero cuando el buque se detuviere en el puerto sólo para descargar los pasajeros ó las mercancías, cumple con entregar éstas al portador legítimo de los *conocimientos*; y si ignorase á quién deberá hacer la entrega, pondrá el hecho en conocimiento del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

Para este caso cumplirá estrictamente lo que dispone la tantas veces mencionada Ley de Enjuiciamiento civil, con lo que su responsabilidad queda terminada en lo referente á los viajeros y mercancías, si aquéllos nada reclamasen á su desembarco y éstas fuesen recibidas á *contento* del consignatario ó consignatarios á quien legítimamente debieren y fueren entregadas.

SECCIÓN TERCERA

DE LOS OFICIALES Y TRIPULACIÓN DEL BUQUE

Art. 626. Para ser piloto será necesario:

1º Reunir las condiciones que exijan las Leyes ó Reglamentos de marina ó navegación.

2º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo. (Art. 687, Cód. 1829.)

Piloto es el que entiende y ejerce el pilotaje. Aparte de las divisiones ó clasificaciones que la náutica hace y admite la legislación, en su sentido práctico, la gente de mar admite la siguiente clasificación:

Piloto de altura: que es el que sabe dirigir la navegación en alta mar por las observaciones de los astros.

Piloto de puerto: el que por tener conocimiento práctico de sus mareas bajas y sondas, dirige la entrada á él y la salida de los buques.

Piloto práctico: el que en la navegación que se hace *costeando* gobierna la embarcación por el conocimiento que tiene de las costas y puertos.

El cargo de piloto es profesional y no puede ser ejercido sin obtener la habilitación y autorización que previenen las Ordenanzas de mar.

El naviero nombra el piloto con anuencia del capitán, pero si su elección es libre en cuanto á la persona ésta ha de estar capacitada para el ejercicio de la profesión, como queda expuesto, y todo contrato que se celebrare con persona que carezca de este requisito es nulo, de toda nulidad.

El piloto debe ir provisto de los instrumentos científicos que le son necesarios para la navegación, y es responsable de todos los accidentes á que su omisión pudiese dar lugar.

Debe seguir el rumbo que el capitán le ordenare, y si creyere que éste padece error en su mandato, hacerle ante los demás oficiales de la nave las observaciones que crea necesarias; y si á pesar de ello el capitán insistiere en que condujere el buque por el mismo rumbo que tenía indicado, extenderá su protesta respetuosa y razonada en el *libro de navegación* y obedecerá estrictamente las órdenes del capitán.

Llevará un libro foliado y sellado, denominado «Cuaderno de bitácora», y autorizado por la Autoridad competente; en él anotará diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgare hallarse; los encuentros con otras naves y todas las variaciones de aguja, el abatimiento, la dirección, la fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, el número de hornos que se lleven encendidos, la presión del vapor y el número de revoluciones.

Bajo el nombre de *Acaccimientos*, consignará todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación, formando cada asiento separado con la fecha correspondiente.

Si por su impericia ó descuido varase ó naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que ésta sufiere ó el cargamento.

Según la ley 5ª, tit. 24, Partida 2ª, se impondrá la pena de muerte al piloto que cometiere el engaño y falsedad de conducir la nave por luga-

á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia. (Art. 674, Cód. 1829.)

Lo natural es que el capitán cumpla primeramente con las obligaciones que le imponen los poderes públicos. El principio, que en Derecho internacional se llama de *territorialidad*, exige que así sea cuando el capitán arribe á puerto extranjero, y el deber de acatar las leyes del país cuando arribare á puerto español así lo demandan.

Lo primero, pues, es obtener el permiso de desembarco de las oficinas de Sanidad y Aduanas, y cumplimentar todas las demás disposiciones que la Administración exija para arribar al puerto. Después que todos estos particulares se hayan cumplimentado, el primer deber del capitán es entregar sin desfaleo alguno el cargamento á los consignatarios, y el buque, cuando llegare al puerto de arribada, al consignatario.

Esto en el supuesto que el capitán hubiere terminado su viaje y cumplido su compromiso; pero cuando el buque se detuviere en el puerto sólo para descargar los pasajeros ó las mercancías, cumple con entregar éstas al portador legítimo de los *conocimientos*; y si ignorase á quién deberá hacer la entrega, pondrá el hecho en conocimiento del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

Para este caso cumplirá estrictamente lo que dispone la tantas veces mencionada Ley de Enjuiciamiento civil, con lo que su responsabilidad queda terminada en lo referente á los viajeros y mercancías, si aquéllos nada reclamasen á su desembarco y éstas fuesen recibidas á *contento* del consignatario ó consignatarios á quien legítimamente debieren y fueren entregadas.

SECCIÓN TERCERA

DE LOS OFICIALES Y TRIPULACIÓN DEL BUQUE

Art. 626. Para ser piloto será necesario:

1º Reunir las condiciones que exijan las Leyes ó Reglamentos de marina ó navegación.

2º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo. (Art. 687, Cód. 1829.)

Piloto es el que entiende y ejerce el pilotaje. Aparte de las divisiones ó clasificaciones que la náutica hace y admite la legislación, en su sentido práctico, la gente de mar admite la siguiente clasificación:

Piloto de altura: que es el que sabe dirigir la navegación en alta mar por las observaciones de los astros.

Piloto de puerto: el que por tener conocimiento práctico de sus mareas bajas y sondas, dirige la entrada á él y la salida de los buques.

Piloto práctico: el que en la navegación que se hace *costeando* gobierna la embarcación por el conocimiento que tiene de las costas y puertos.

El cargo de piloto es profesional y no puede ser ejercido sin obtener la habilitación y autorización que previenen las Ordenanzas de mar.

El naviero nombra el piloto con anuencia del capitán, pero si su elección es libre en cuanto á la persona ésta ha de estar capacitada para el ejercicio de la profesión, como queda expuesto, y todo contrato que se celebrare con persona que carezca de este requisito es nulo, de toda nulidad.

El piloto debe ir provisto de los instrumentos científicos que le son necesarios para la navegación, y es responsable de todos los accidentes á que su omisión pudiese dar lugar.

Debe seguir el rumbo que el capitán le ordenare, y si creyere que éste padece error en su mandato, hacerle ante los demás oficiales de la nave las observaciones que crea necesarias; y si á pesar de ello el capitán insistiere en que condujere el buque por el mismo rumbo que tenía indicado, extenderá su protesta respetuosa y razonada en el *libro de navegación* y obedecerá estrictamente las órdenes del capitán.

Llevará un libro foliado y sellado, denominado «Cuaderno de bitácora», y autorizado por la Autoridad competente; en él anotará diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgare hallarse; los encuentros con otras naves y todas las variaciones de aguja, el abatimiento, la dirección, la fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, el número de hornos que se lleven encendidos, la presión del vapor y el número de revoluciones.

Bajo el nombre de *Acaccimientos*, consignará todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación, formando cada asiento separado con la fecha correspondiente.

Si por su impericia ó descuido varase ó naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que ésta sufiere ó el cargamento.

Según la ley 5ª, tit. 24, Partida 2ª, se impondrá la pena de muerte al piloto que cometiere el engaño y falsedad de conducir la nave por luga-

res peligrosos para que perezca ésta, y además la responsabilidad civil subsiguiente sobre la totalidad de sus bienes.

Para comprender más acabadamente la naturaleza y responsabilidad del cargo profesional de piloto, deberán tener muy en cuenta las Ordenanzas generales de Marina, el R. D. de 26 de Abril de 1871 y el de 1º de Abril de 1873 reformando una cláusula del anterior.

El piloto es el segundo jefe del buque, y en los casos imprevistos sustituirá al capitán con todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Art. 627. El piloto, como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al capitán en los casos de ausencia, enfermedad ó muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades. (*Núm. 71, cap. 24, Ordenanzas de Bilbao de 1737; art. 689, Cód. 1829.*)

En los casos de enfermedad, ausencia ó fallecimiento del capitán, si el naviero no tiene previsto nada en contrario, el piloto es el jefe natural de la nave. En todo otro caso no previsto por el Código, que imposibilitare al capitán de cumplir su cargo con ó sin designación de éste, le sustituye, por ministerio de la ley, el piloto.

Para que así no suceda es preciso manifestación expresa del naviero y nombramiento especial del capitán que ha de sustituir al inutilizado: interin no llegue á tomar posesión del cargo de Capitán el designado por el naviero, y acredite debidamente su nombramiento, el piloto regentará el buque y llevará su dirección sujetándose á las instrucciones del naviero remitidas al capitán inutilizado.

Por ninguna otra razón podrá abandonar el piloto el cargo de capitán de la nave y cumplir con todos los deberes del mismo.

Art. 628. El piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes á que diere lugar por su omisión en esta parte. (*Art. 3º, lib. 2º, tit. 4º, Ords. de Mar francesas de 1681; núm. 74, Ords. de Bilbao de 1737.*)

Todo el material científico para llenar cumplidamente el cargo de piloto, tiene obligación éste de tenerlo en el buque en disposición de ser utilizado.

Su falta es penable con arreglo á las Ordenanzas marítimas, y el Código por su parte le hace responsable de los accidentes que sobrevinieren al buque, pasajeros y mercancías.

No está exento de responsabilidad criminal así el capitán como los peritos que en su día deben reconocer el buque y ocultaren ó no inquierieren con exactitud la omisión de algo ó parte del expresado material propiedad del piloto.

Son muchos los intereses que juegan en todo viaje marítimo para que sean muchas, en caso alguno, las precauciones que para su mejor éxito se tomen por el naviero ó el Capitán antes de emprenderle; muchas conforme con la letra, y con el espíritu del Código de Comercio, todas.

Art. 629. El piloto llevará particularmente y por sí un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado «Cuaderno de bitácora», con nota al principio, expresiva del número de las que contenga, firmado por la Autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones, y, bajo el nombre de «Acaecimientos», las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques, y todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación. (*Art. 692, Cód. 1829; párr. 2º, arts. 486 y 487, alemán.*)

Este libro debe llevarse constituyendo cada día un asiento separado con la fecha y hora correspondiente en que se hiciere, expresando la longitud y latitud en que se hallare el buque, determinando la altura del sol, la derrota y la distancia recorrida desde el día anterior, con expresión de la recorrida en todo el viaje.

Para especificar los diversos particulares de que debe constar, según este artículo, el asiento del día, se sacará al margen del libro la palabra ó frase que sirva para designar, ya los *rumbos navegados*, ya la *variación de la aguja*, el *abatimiento*, la *dirección y fuerza del viento*, ya el *número*

de hornos encendidos, si el buque fuere de vapor, etc., etc., al objeto de que á primera vista pueda el menos versado encontrar y apreciar en su día el particular que sea objeto de su investigación.

Bajo el nombre de *Acaecimientos* debe llevarse —y convendría en libro aparte,—consignar todas las maniobras que ejecute el barco, y todos los particulares y accidentes que ocurran en el mismo durante la navegación, recomendando nosotros el método y forma que dejamos ya indicada, como la más clara y más conducente á los fines que se propone obtener el legislador, el día en que deban ser confrontados el libro del capitán, *Diario de navegación*, el del piloto, *Diario de bitácora*, y el del maquinista, *Cuaderno de máquinas*, para la investigación y comprobación de la respectiva responsabilidad de cada uno de los oficiales del buque.

Art. 630. Para variar de rumbo y tomar el más conveniente al buen viaje del buque, se pondrá de acuerdo el piloto con el capitán. Si éste se opusiere, el piloto le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar. Si todavía insistiere el capitán en su resolución negativa, el piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales en el libro de navegación, y obedecerá al capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de su disposición. (*Art. 691, Cód. 1829.*)

El capitán es el jefe de la nave, según declaración expresa del Código de Comercio, y en cuanto hace relación á su autoridad, el legislador procura ponerla fuera de toda discusión. Exactamente lo mismo hizo el Código derogado de 1829, en el art. 691 del mismo.

Cuando acaeciére el caso previsto en el artículo que anotamos, el piloto hará, como dice el Código, la oportuna protesta firmada por él y por otro de los oficiales de la tripulación en el *Diario de navegación*; pero obedecerá el mandato del capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

La protesta debe ser respetuosa y razonada, justificando la razón de su existencia, y demostrando los fundamentos náuticos, comerciales ó de orden público—que de todo puede haber—que aconsejaban la variación del rumbo emprendido para realizar el feliz viaje del buque; la opinión manifestada por los oficiales de la nave, ante quienes debe exponer las observaciones que su pericia y celo le aconsejen exponer al Capitán, la negativa de éste, que no necesita razonar, y en su vista la protesta de que en obediencia debida sigue el rumbo ordenado por el jefe de la nave, pero

no acepta responsabilidad alguna de las que pudieran sobrevenir por las consecuencias que produjere dicha orden, así al buque como á los pasajeros y mercancías; terminando con la firma suya y del oficial que, según la ley, debe verificarlo también.

Si más de un oficial del buque quisiere firmar la protesta, ¿podrá hacerlo? No vemos en ello inconveniente alguno, siempre que la protesta no constituya un acto de rebelión, que en todo caso sería penable.

Art. 631. El piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido é impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta. (*Núm. 78, cap. 24, Ord. de Bilbao de 1737; Art. 693, Cód. 1829.*)

La responsabilidad del piloto, como la del capitán, puede ser criminal ó civil, ó participar de ambas á la vez; por regla general, en todo delito caben las dos acciones.

Los más leves descuidos son penables; la impericia, con mayor motivo, puesto que puede llegar á ser considerada como delito, según las circunstancias que en ella concurran.

Art. 632. Serán obligaciones del contramaestre:

1^a Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargo, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan.

2^a Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra.

3^a Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes é instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de cualquier ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad.

4^a Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, conforme á las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud.

5^a Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos

del buque, si se procediere á desarmarlo, á no ser que el naviero hubiere dispuesto otra cosa.

Respecto de los maquinistas regirán las reglas siguientes:

1ª Para poder ser embarcado como maquinista naval formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las Leyes y Reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave; pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor.

2ª Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas: tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras, y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo del maquinista.

3ª Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes ó averías que por su descuido ó impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta.

4ª No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si, á pesar de esto, el capitán insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

5ª Dará cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el

aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo, ú ocurra algún accidente en su departamento del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras.

6ª Llevará un libro ó registro titulado «Cuaderno de máquinas», en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas; como son, por ejemplo, el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consumo del combustible, y de materias lubricadoras, y, bajo el epígrafe de «Ocurrencias notables», las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas: también se indicarán, tomando los datos del Cuaderno de bitácora, la fuerza y dirección del viento, el aparejo largo y el andar del buque. (Arts. 696 y 697, Cód. 1829.)

Acusa una infracción grave del método seguido por el legislador, en la redacción del Código, el haber incluido en un mismo artículo las obligaciones del contraestre y las del maquinista, aunque numerando especialmente cada una de aquéllas.

El expositor no debe contribuir á la confusión del precepto, y su principal misión es el esclarecimiento de lo oscuro ó dudoso de aquél, y en tal supuesto, comenzaremos á ocuparnos del *contraestre* y sus obligaciones con arreglo á los preceptos vigentes.

Contraestre es un hombre de mar experto y antiguo en el servicio marítimo, examinado en su profesión y colocado en una categoría superior á todas las clases de la marinería.

En la marina de guerra hay contraestres primeros, segundos y terceros; en general, todos son oficiales de mar, y según el objeto á que están destinados así se denominan: los hay, por tanto, de arsenal, de construcción, de dique, de recorridos, etc.

En la marina mercante es también oficial de mar, y sus atribuciones ordinarias, la vigilancia inmediata del equipaje, mandar la maniobra bajo la voz del oficial de guardia ó por sí mismo, en las faenas mecánicas del arte náutico.

En los casos extraordinarios de ausencia, enfermedad ó fallecimiento del capitán y piloto, él sucede por ministerio de la ley en el mando del buque con todas las atribuciones, obligaciones y responsabilidades del capitán, y como á tal, se le debe toda la obediencia ya determinada y expuesta.

Para ser contraamaestre se requiere: ser español ó estar naturalizado ó tener familia en la Península é islas adyacentes.

Haber servido tres campañas sin deserción.

Saber las obligaciones de un oficial de mar en las faenas marineras ordinarias y extraordinarias de la navegación

Ser de notoria probidad, y obtener el correspondiente título de la Autoridad superior marítima del departamento.

Su nombramiento corresponde al naviero, previa propuesta del capitán.

Son sus obligaciones, las que taxativamente aparecen en la primera parte del artículo que arriba dejamos transcrito, y de ella resulta:

Que debe vigilar, sobre todo, así en lo que se refiere á la conservación y aparejo de la nave, como en el buen orden del cargamento, á fin de tener aquella expedita para la maniobra; mantener la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo instrucciones al capitán en los casos dudosos, y dando cuenta inmediatamente de cualquiera ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad; detallar á cada marinero el trabajo que debe realizar á bordo, y velar por su ejecución y cumplimiento, y encargarse, bajo inventario, del aparejo y todos los pertrechos del buque, si procediere á su desarme, á no disponer otra cosa el naviero.

Obsérvese, por tanto, que la acción inmediata del contraamaestre, condensando todas las obligaciones en una sola frase, es, la vigilancia sobre la nave, el aparejo, la carga y su colocación, el trabajo de disciplina y buen estado moral y sanitario de la tripulación, y cumplir él por su parte y hacer cumplir las órdenes del capitán.

El maquinista es un oficial de la nave, pero sin otro mando ni intervención en ella que en el aparato motor.

No tiene necesidad este oficial de conocer en poco ni en mucho la náutica en lo que se refiere al mando y dirección de un buque; pero sí probar su suficiencia, con arreglo á lo que las leyes y reglamentos exijan, y no estar inhabilitado para el desempeño de su cargo.

Las obligaciones en su parte teórica están suficientemente expresadas y previstas, y no precisan grandes aclaraciones.

Respecto de aquellas que se refieren á sus relaciones con el capitán, ha de tener presente que éste es el jefe de la nave, á quien quiere el Código se preste absoluta obediencia; así que ha de darle cuenta inmediatamente de cualquier avería y cualquier otro accidente que ocurra en su departamento, ya referente á la disciplina entre sus subordinados, ya de la clase que fuere.

Como el capitán dirige la nave y sabe la dirección que le conviene llevar en la marcha, necesita saber el gasto que se hace del combustible y el estado de las máquinas.

Cuando hubiere discrepancias entre las órdenes del capitán y las medidas que juzgue conveniente tomar el maquinista en el aparato motor, éste hará la oportuna protesta ante los demás maquinistas y oficiales de la nave, consignándola en el *Cuaderno de máquinas*, y manifestando, como el piloto, que las responsabilidades que pudieran sobrevenir á la nave, al cargamento, pasajeros y equipaje no serán nunca de su responsabilidad.

La forma de la protesta será respetuosa y razonada, huyendo en la redacción de cuantas frases pudiesen interpretarse como desacato á la autoridad del capitán y manifiestas señales de rebelión, para evitarse ulteriores y acaso peores consecuencias.

Art. 633. El contraamaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad. (*Art. 694, Cód. 1829.*)

Nos ha dado cuenta el legislador de las obligaciones del contraamaestre; y cuando ya hemos examinado las del maquinista, un asunto tan capitante como el de este artículo, referente á las facultades de que pueden las circunstancias revestir al contraamaestre, nos sale al paso. Es de lamentar esta falta de método.

Como sobre este particular ya hemos dicho lo conveniente al explicar la naturaleza y responsabilidades del cargo de contraamaestre, á dicho comentario nos referimos.

Art. 634. El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y, á falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capi-

tán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del Cónsul ó Autoridades de marina.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y á que se hace referencia en el art. 612, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la Autoridad de marina si se extienden en los dominios españoles, ó por los Cónsules ó Agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiere; cuidando aquellas Autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignent de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de éste Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 612 y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro. (*Art. 699, Cód. 1829; 12 y 39, ley alemana de 27 de Diciembre de 1872, sobre los hombres de mar; 47, ley belga; 521, párr. 2º, 522 y 523, Cód. italiano.*)

Del mismo defecto que el anterior, de su falta de método, se resiente este artículo.

Su primera parte es pura y simplemente la expresión de la facultad que tiene el capitán para componer la tripulación, en ausencia del naviero, á falta de marineros españoles, con extranjeros, hasta la quinta parte de la tripulación, en los puertos de la nación.

En puertos extranjeros, con la anuencia del Cónsul ó de las Autorida-

des de marina de los mismos, podrá completar la tripulación con extranjeros.

Conviene mucho tener presente estas facultades del capitán con aquellas otras de los artículos 610 al 613, con quienes concuerda el presente.

Para entrar á examinar la segunda parte de este artículo, es necesario que antes sepamos qué es lo que se entiende por tripulación ó equipaje del buque, qué por dotación del mismo, y el modo y la forma de celebrar sus contratos los hombres de mar con el naviero ó el capitán en su nombre.

Entiéndese por tripulación ó equipaje, todas las personas embarcadas para el servicio de un buque.

Los ajustes ó contratos con la tripulación pueden ser de varias clases, pero los más comunes son cuatro:

1º *Ajuste por viaje*, que es el que celebra un hombre de mar cuando alquila sus servicios por cantidad determinada para todo el viaje, cualquiera que sea su duración.

2º *Por meses*. Entendiéndose por tal, el ajuste que se celebra por todo el viaje, pero á un tanto cada mes.

Estos dos *ajustes*, son una especie de contrato de locación y conducción, porque de ellos resultan alquilados los servicios del hombre de mar por un precio determinado. Mas cuando se tratare de carpinteros, calafateadores, herreros, pintores y cualquiera otro oficio manual, resulta más claro el contrato de industria, porque de él nace la obligación de alquilar el obrero su trabajo particular en el buque y para las necesidades del buque.

3º *A la parte*. Por este contrato se promete el marinero formar su salario con una parte de la ganancia que se obtuviere en la expedición. Este contrato es, por su naturaleza, aleatorio; pueden no obtenerse ganancias en aquella expedición, y las partes se atienen al resultado, si bien es cuenta del naviero en último caso la manutención del equipaje.

4º *Al flete*. Es aquel en que se estipula que el pago del salario consiste en determinada parte en las ganancias que se obtuvieren en el transporte de pasajeros ó mercancías.

Por lo general, el 1º y 2º ajuste se usa en las navegaciones de altura y en los buques propiedad de las Compañías navieras, y el 3º y 4º en las tripulaciones de los barcos costeros empleados en el pequeño comercio de cabotaje y en los buques de pesca; y son, en algún modo, contratos de Sociedad en que el naviero pone en el fondo común su nave y el hombre de mar su industria para dividir las ganancias que resulten de la empresa en la proporción convenida.

Por *tripulación* no se entiende la *dotación* del buque; componen

aquella los hombres de mar, y ésta todos los individuos que fueren necesarios para la dirección, maniobras y servicio del buque, desde el capitán al paje.

En la dotación, como hemos visto, hay jerarquías, y sin duda por eso el Código establece por separado las reglas de cada cargo, y luego las comunes á todos los individuos; en la tripulación no, ó por lo menos no existen caracterizadas en el Código mercantil.

Además de las formas ya indicadas de contratar la tripulación, hay otras muchas que, si bien carecen de norma fija, en ellas existe manifiesta la voluntad de obligarse á servir y cumplir su deber respectivo en el buque durante la navegación: en los barcos de pesca hay verdaderas curiosidades jurídicas en que importantísimas cuestiones de derecho se resuelven por principios que, á conocerse bien, no asustaría tanto el problema social, resuelto, especialmente en lo que se relaciona á la lucha entre el capital y el trabajo, por los navieros y los tripulantes de un buque.

La contratación es libre, según el Código de Comercio, y como quiera que el hombre convenga puede obligarse; pero ha de figurar su obligación en uno de los libros que debe llevar el capitán, en el de *Contabilidad*; cada contrata debe ser firmada por los otorgantes y *visada* por la Autoridad *marítima*, si se extendieren en los dominios españoles.

En su lugar oportuno dijimos lo que nos parecía la autorización de los libros del capitán por las Autoridades de marina, y la preferencia que dábamos á la Autoridad judicial.

¡Qué no diremos ahora que la vemos *autorizando contratos*, facultad de que carecen hasta los Tribunales de justicia!

La comisión redactora del Código y los Cuerpos Colegisladores, sin duda, no se han fijado en tamaño error; de haberse detenido á considerar la naturaleza del acto, estamos seguros que no aparecería tal dislate en él.

Los contratos, cuando se elevan á escritura pública, sólo se autorizan por el Notario, según la ley, y cuando las partes convienen ante la Autoridad judicial, celebran los que se llaman *juicios convenidos*; mas por excepción de esta ley, la más opuesta al militarismo, hay contratos que no puede autorizar el Notario ni consentir el Juez, y sólo es capaz de tanto un Jefe de marina.

Sin ofensa de tan respetable clase, diremos que tales autorizaciones son legales, porque así lo ordena el art. 634 del Código, pero no pueden parecerse jurídicas, y mucho menos conformes con la legislación sustantiva de España.

¿No era más natural que, en vez de autorizarlos un Jefe militar, los autorizase el Juez municipal?

Dispone el párrafo 3º del art. 634, que el capitán cuidará de dar á conocer los artículos del Código á los individuos de la tripulación; pero esto supone en todos el conocimiento del idioma español; y cuando sean extranjeros éstos, ¿deberá mediar intérprete, ó precisará forzosamente que el contrato esté autorizado por el Cónsul en España ó en el extranjero?

Este punto no está resuelto en el Código, y puede ser causa de nulidad del contrato, por lo que es preciso que el capitán esté muy sobre aviso acerca de este interesante particular.

En las diferencias que ocurran entre el capitán y el equipaje se estará á lo que resulte del libro de Contabilidad, que hará fe si no presenta indicios de alteración en las partidas.

Si después de extendida una contrata fuese preciso alterar en ella alguna cosa, se formará un nuevo asiento ó se expresará dicha alteración antes de las firmas de los contratantes y de la del Jefe de marina autorizante del contrato.

**

Según el art. 524 del Código de Comercio italiano, debe indicarse en el *rol* la parte de utilidad que llevan las personas del equipaje, y según el art. 522, el contrato de alistamiento del equipaje debe ser hecho por escrito, en presencia del Administrador local de Marina ó del Cónsul, en país extranjero, y además debe ser inscrito de oficio y transcrito en el Diario náutico.

En la ley sobre los hombres de mar alemana, art. 12, se dispone que en el *rol* del equipaje se exprese después de la filiación del individuo las cláusulas del contrato, y en ellas «la cantidad de *alimento y bebidas* á que diariamente tenga derecho cada uno de los hombres de mar.»

Este precepto, que no consta en el Código de Comercio español, por noticias exactas que tenemos, parece que está en uso y costumbre en los buques de altura, especialmente en aquellos que viajan á las Antillas y demás puntos de América, más bien que como obligación debida, como precepto higiénico.

**

Para terminar los caracteres generales que distinguen al hombre de mar, diremos que por tal se entiende todo empleado en el servicio de la nave, incluso el capitán.

Art. 635. El hombre de mar contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del capitán de aquél en que estuviere.

Si, no habiendo obtenido esta licencia, el hombre de mar contratado en un buque se contratare en otro, será nulo el segundo contrato, y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquél quien le sustituya.

Además perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que, sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiese satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo. (*Núm. 93, cap. 24, Ord. de Bilbao de 1737; arts. 700, 701 y 702, Código 1829; 28, ley alemana.*)

Este artículo concuerda con los 700 y 701 del Código derogado.

Todo individuo que fuere contratado para el servicio de la nave y que no se presentare en el día y sitio señalados con anterioridad ó que después de presentado se ausentare, podrá ser perseguido como desertor.

Sin impedimento legítimo, sobrevenido después de celebrar su contrato, no puede rescindir su empeño, y el que no se hallare en este caso será considerado como desertor.

Sin permiso escrito del capitán en que estuviere contratado el hombre de mar, no podrá pasar al servicio de otro buque, so pena de nulidad del segundo contrato y pérdida de los salarios que llevare devengados en el primer buque. El capitán puede obligarle al servicio á que prime-

ramente se hubiera obligado, ó en su defecto á buscar á expensas de éste quien le sustituya.

La responsabilidad del capitán que admitiere á su servicio al hombre de mar que estuviere contratado en otro buque, es la subsidiaria, que no pudiese satisfacer aquél, de la indemnización á que diere lugar su sustitución en el lugar que desempeñaba en el primer buque en que se contrató.

Art. 636. No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula. (*Artículo 703, Cód. 1829; 324, italiano.*)

En la letra, y por consiguiente en el espíritu, existe identidad entre este artículo y el 703 del Código de 1829.

Lo que dispone el precepto está conforme con la idea que preside en toda contrata.

Asegura los intereses del naviero sin perjudicar los del hombre de mar, que debe ser previsor y defender ó ejercitar su derecho en tiempo, para fijar un plazo determinado á su ajuste.

Art. 637. El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

1ª Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

2ª Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio.

3ª Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4ª Embriaguez habitual.

5ª Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el art. 644.

6ª La deserción.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de

mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque, si el capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquél. No siendo así, será de cargo particular del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio. (*Artículos 704, 705 y 706, Cód. 1829; 57, 58, 59 y 60, ley alemana; 252 y párr. 6º del 270, Cód. francés.*)

Así como el marinero contratado para el servicio de la nave no puede rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo, salvo cuando le sobreviniere algún impedimento legítimo, tampoco puede ser despedido sin causa legítima antes de terminar el tiempo de su contrata.

Esta no debe ser caprichosa y el Código las señala taxativamente; deben constar en el Diario de navegación, como comprobante de que no es el arbitrio ó voluntad del capitán el que las impone, sino que es el resultado de hechos sucedidos en el buque é imputables al tripulante despedido.

Por la primera causa hasta un solo hecho para que el capitán resuelva la expulsión del delincuente: para las 2ª, 3ª y 4ª es preciso que se pruebe la repetición del hecho; porque no podrá expulsarse del servicio de un buque sino al reincidente en la embriaguez, cuyo estado le fuere habitual.

El naviero no podrá impedir que el capitán despida al individuo del equipaje que hubiese cometido algunas de las faltas que consigna el artículo, pues sería injusto que se le obligase á conservar sujetos indisciplinados en el buque y que se le exigiera responsabilidad por las faltas y delitos llevados á cabo por uno á quien no podía libremente exigir la responsabilidad prevenida en el Código de Comercio.

El capitán podrá, sin embargo, y antes de emprender el viaje, rehusar el llevar á bordo un hombre de mar y dejarlo en tierra, abonándole su salario como si hiciese servicio. Si el capitán tuviere alguna razón de prudencia ó motivo fundado en que se interese la seguridad y el buen

servicio del buque, la indemnización saldrá de los fondos del buque. En otro caso será de cargo del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta, y hasta concluido el viaje, no puede el capitán abandonar á hombre alguno como no sea reo de delito en que proceda su prisión preventivamente, en cuyo caso es obligatorio para el capitán el entregarle á la Autoridad competente en el primer puerto de arribada.

Concuera casi en la letra y en su espíritu con los 704, 705 y 706 del Código derogado.

Art. 638. Si contratada la tripulación, se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquel que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos, á saber:

1º Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir, con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación.

2º Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera aquél durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la Ley de Enjuiciamiento civil; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en quince días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas.

3º Si la revocación ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido, como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieren embarcados y al que necesiten para llegar al puerto, término del viaje; debiendo además el capitán proporcionar á unos y á otros pasaje para el mismo puer-

to, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniere.

4º Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á éste destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnización la mitad de lo establecido en el caso 1º, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los días transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia. Aunque el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocación ó alteración del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnización que corresponda en justicia. (*Arts. 707, 708, 709 y 710, Cód. 1829; 36, 51, 56, 58, 59, 60 y 63, en relación con el 67, ley alemana; 48 y 55, belga; 528, 529 y 534, Cód. italiano.*)

Cuando el viaje se revoca y el buque no se hace á la vela, el perjuicio que se causa á la gente de mar no es tan considerable como en otros casos.

No habiendo salido del lugar donde tiene su domicilio la gente de mar ó al menos donde residía, pueden hallar con más facilidad donde colocarse para otra expedición. Sin embargo, como hay lesión para una de las partes, el Código previene los casos y resuelve las indemnizaciones que ha estimado justas, y en los casos dudosos ó que no se pueden prever ha resuelto que sean los peritos quienes decidan en derecho, y en los de discordia los amigables componedores, con arreglo á la Ley de Enjuiciamiento civil.

Es bastante casuístico este artículo para que necesite mayor comentario, y los hombres de mar tienen ya prácticas consuetudinarias muy acertadas y justas que deben tenerse en cuenta, puesto que este artículo viene á ser una ampliación conveniente del 707 del Código de 1829.

Art. 639. Si la revocación del viaje procediere de justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque no hubiere salido del puerto, los individuos de la tripulación no ten-

drán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación. (*Art. 711, Cód. 1829; párr. 1º, art. 48, ley belga; art. 253, Cód. francés.*)

Art. 640. Serán causas justas para la revocación del viaje:

1ª La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

2ª El estado de bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniere después del ajuste.

3ª La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque.

4ª La detención ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

5ª La inhabilitación del buque para navegar. (*Art. 712, Código 1829; 57, ley alemana; 49 y 50, belga; 530 y 531, Cód. italiano.*)

Si bien se examina, las causas justas por las cuales puede revocarse un viaje son verdaderos casos de fuerza mayor; y aunque el Código hubiera omitido el señalarlas, las expresadas, por tal se hubieran tenido. Es conveniente su enunciación, sin que peca de casuismo, porque así están taxativamente indicadas y no hay lugar á dudas.

Todo capitán previsor debe insertarlas en los contratos del equipaje, además de las que por las circunstancias especiales del negocio considere necesario añadir.

Concuerdan estos artículos con los 711 y 712 del Código de 1829.

Art. 641. Si, después de emprendido el viaje, ocurriere alguna de las tres primeras causas expresadas en el artículo anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto á donde el capitán creyere conveniente arribar en beneficio del buque y cargamento, según el tiempo que hayan servido en él; pero si el buque hubiere de continuar su viaje, podrán el capitán y la tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la causa cuarta, se continuará pagando á la tripulación la mitad de su haber, si el ajuste hubiera sido por meses; pero si la detención excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando á los tripulantes la cantidad que les habría co-

respondido percibir, según su contrato, concluido el viaje. Y si el ajuste hubiere sido por un tanto el viaje, deberá cumplirse el contrato en los términos convenidos.

En el caso quinto, la tripulación no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; mas si la inhabilitación del buque procediere de descuido ó impericia del capitán, del maquinista ó del piloto, indemnizarán á la tripulación de los perjuicios sufridos; salva siempre la responsabilidad criminal á que hubiere lugar. (*Artículo 713, Cód. 1829; 57 y 58, ley alemana; 49 y 50, belga; 530 y 531, Cód. italiano.*)

Quando se revoque el viaje por una de las tres causas primeras del artículo 640, quedan rescindidos los contratos, y serán pagados los hombres de mar en el puerto donde, á juicio del capitán, le fuere más conveniente arribar el buque.

El pago debido será el tiempo que lleven servido en la nave.

Pero si ésta hubiere de continuar la navegación, «capitán y tripulación podrán exigirse el cumplimiento del contrato,» dice el precepto, y no hay razón para proceder de otra manera; una vez que la navegación continúa, el capitán no puede despedir arbitrariamente la tripulación, ni ésta por su voluntad abandonar la nave.

Quando ocurriere la detención del buque por orden del Gobierno, ó causa independiente de la voluntad del naviero (4^a de las consignadas en el art. 640), el equipaje devengará la mitad de su haber, si el ajuste hubiera sido por meses; mas si la detención excediere de tres meses, queda rescindido el empeño y los tripulantes percibirán la cantidad que, concluido el viaje, les hubiera podido corresponder, ya si el ajuste fuere por meses, ya si fuera á tanto el viaje.

El legislador reparte la proporción del daño sobrevenido entre la tripulación y el naviero, disponiendo que no se pague á la primera el total convenido en los tres primeros meses; si pasare de este plazo, se rescinde el contrato, y al disponer se pague lo que correspondiere á la misma, como si se hubiese terminado el viaje, no se perjudica al naviero, porque en este caso son mucho mayores los perjuicios que se le siguen.

La gente de mar ajustada por un precio alzado por viaje, sin atender á su duración, está sujeta á los casos fortuitos que puedan retardarle y no puede reclamar aumento de salario.

Quédale siempre á la tripulación el de ser indemnizada por el capi-

tán, maquinista ó piloto, cuando la inhabilitación del buque proviniere de descuido ó negligencia de cualquiera de ellos.

Art. 642. Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho, por causa de revocación, demora ó mayor extensión de viaje, más que á la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias. (*Art. 715, Cód. 1829; 53 y 55, ley belga; 534, Cód. italiano.*)

El precepto del Código es justo. La tripulación, en el caso del artículo 642—715 del Código de 1829—se considera como una Sociedad á la que responden los causantes de los perjuicios, por el trastorno de la especulación del viaje.

Pero si el retraso ó revocación del viaje lo ocasionare fuerza mayor, la tripulación no tiene derecho á ser indemnizada: en este caso los daños se reputan pérdidas sociales, que afectan, como no puede menos, á todos los socios.

Art. 643. Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento ó naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Si se salvare alguna parte del buque ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulación ajustada á sueldo, incluso el capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; mas los marineros que naveguen á la parte del flete no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la parte del flete salvado. Si hubieran trabajado para recoger los restos del buque naufragado, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrojados para conseguir el salvamento. (*Arts. 716 y 717, Cód. 1829; 258, 259, 260 y 261, francés; 535, italiano; 56, ley alemana, y 54, belga dif.*)

Varios particulares trata este artículo:

1º La pérdida total del buque y su cargamento.

2º La pérdida parcial del uno ó del otro.

En ambos casos resuelve de un modo justo el legislador las diferentes contingencias.

En el primero, así la tripulación como el naviero, pierden, por la extinción de la cosa, todo derecho; ni éste puede reclamar las anticipaciones hechas, ni aquella salario alguno.

En el segundo, la tripulación ajustada á sueldo, incluso el capitán, conserva su derecho hasta donde alcancen los restos del buque salvado ó el importe de los fletes de la mercancía salvada.

Los marineros que naveguen á la parte de flete, sólo sobre la parte de éste salvada tienen derecho. Por los trabajos que hicieron para recoger los restos del buque, se les gratificará proporcionalmente á sus esfuerzos y á los riesgos que arrostrasen.

Notamos una omisión en el artículo que, ó es muy sustancial, ó el legislador la da por resuelta: nos referimos al caso en que el buque naufrague ó sea apresado en viaje de retorno.

Entendemos que el legislador da el asunto por resuelto, pues que omite ocuparse de este particular, y en tal supuesto, parecemos que es justo abonar á la tripulación la mitad de su salario devengado por el viaje de ida que se llevó á cabo felizmente.

En todo caso, nosotros aconsejaremos que estos incidentes se resuelvan por amigables componedores, á cuyo efecto, el capitán ó naviero deberían poner en el contrato de la tripulación una cláusula, en que preceptúe la obligación en que están las partes, en los casos dudosos ó incidentes imprevistos en el Código, de acudir al veredicto de los amigables componedores.

Esto es propio de la naturaleza especial del Derecho mercantil y no va contra ninguna disposición legal.

Art. 644. El hombre de mar que enfermarse no perderá su derecho al salario durante la navegación, á no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De todos modos, se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación, á calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida recibida en servicio ó defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo común, deduciéndose ante todo de los productos del

flete los gastos de asistencia y curación. (*Arts. 718 y 719, Código 1829; 48, 49 y 50, ley alemana; 58 y 59, belga; 537 y 538, Código italiano.*)

Esta doctrina venía consignada en el Código anterior (art. 718), y como es de elevada justicia y de estricta moralidad, precisa que la examinemos con alguna meditación.

El hombre de mar que enfermarse durante la navegación, no pierde su derecho al salario, si su enfermedad no procede de acto suyo culpable.

La enfermedad que sobrevenga al marino, ya embarcado, y no procediese de embriaguez habitual, riña, sífilis ó imprudencia temeraria, y si de actos que ejecutare á bordo, con mandato superior, no es acto culpable suyo y no le hace perder su derecho al salario.

Se lo hace perder la enfermedad por excesos, la herida en tierra, habiendo desembarcado sin orden de sus jefes, y las consignadas, en caso afirmativo, en el párrafo anterior.

De todo ello resulta que las enfermedades comunes adquiridas durante la navegación no son causa de la pérdida del salario. Pueden ser, por varias concausas, ocasión del desembarque del marino enfermo y de su colocación en un hospital para su asistencia y curación; pero no á las expensas de éste, que percibirá su salario íntegro á la conclusión del viaje.

Art. 645. Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según su ajuste y la ocasión de su muerte, á saber:

Si hubiere fallecido de muerte natural y estuviere ajustado á sueldo, se le abonará lo devengado hasta el día de su fallecimiento.

Si el ajuste hubiere sido á un tanto por viaje, le corresponderá la mitad de lo devengado, si el hombre de mar falleció en la travesía á la ida, y el todo si navegando á la vuelta.

Y si el ajuste hubiere sido á la parte y la muerte hubiere ocurrido después de emprendido el viaje, se abonará á los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo éste fallecido antes de salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho á reclamación alguna.

Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará á sus herederos, con-

cluido el viaje, la totalidad de los salarios ó la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como á los demás de su clase.

En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiéndolo sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio, sólo percibirán los salarios devengados hasta el día de su apresamiento. (*Arts. 270 y 271, Cód. 1829; 265, párr. 2º y 3º, francés; 51 y 52, ley alemana; 60, belga; párrafos 2º y 3º, art. 265, Cód. francés; 539, italiano.*)

Ya no se trata de que el hombre de mar enferme, ni de resolver sus derechos al salario; ya se ocupa el Código de su fallecimiento, y por consiguiente, del derecho de sus herederos.

El precepto podrá parecer casuístico, pero es previsor y atinado.

Todo hombre de mar sabe que si muriese durante la navegación de enfermedad natural, sus herederos tienen derecho á lo que hubiere ganado y no percibido de su haber, según su ajuste, y que si falleciere en defensa del buque, se les abonará, concluido el viaje, la totalidad de sus salarios ó la parte íntegra de las utilidades que le correspondiere como á los demás de su clase.

Está en su interés—y en caso contrario le perjudicará—evitar que su fallecimiento sobrevenga *por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio*, y nada más moral ni más justo que estas prescripciones, en que se solidifican, por medio del contrato, los intereses legítimos del trabajo con los del capital.

El Código no tiene disposición expresa señalando quién ha de determinar las excepciones contenidas en los artículos 643 y 644, ya respecto de la calificación de la enfermedad, ya de las circunstancias determinantes de las mismas y sus efectos ulteriores, según el mismo; pero en el espíritu de la ley está, ya que no en su letra, que el capitán con la oficialidad y médicos del buque, si los tuviere, constituidos en jurado especial, sean los que determinen y gradúen la responsabilidad de los casos de asistencia y curación, y de las causas y efectos de los fallecimientos de los hombres del equipaje.

Estos acuerdos entendemos que deben constar en el *libro de navegación*, inscritos por todos los deliberantes, para después poder ser exigidos los derechos que de tales asientos resultaren.

No consideramos como ejecutorio el fallo que sobre tales asuntos diere

la oficialidad del buque, sino, por el contrario, revisables ante el Poder judicial, en la forma, tiempo y lugar que procediere.

Art. 646. El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, estarán afectos á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada á sueldo ó por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición á otra. (*Art. 722, Cód. 1829; 191, párr. 6º, francés.*)

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

El buque está afecto á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación, mientras no se emprenda una nueva expedición, en cuyo caso pierden su preferencia.

Mas conviene tener en cuenta que esta responsabilidad *es la 6ª*, en la venta judicial del buque, según el art. 580, con quien éste concuerda.

Art. 647. Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

1º Si antes de comenzar el viaje intentare el capitán variarlo, ó si sobreviniere una guerra marítima con la Nación á donde el buque estaba destinado.

2º Si sobreviniere y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino.

3º Si el buque cambiase de propietario ó de capitán.

Cualquiera de los tres casos expresados en el art. 647 es causa bastante para romper el contrato; así lo determina el Código, pero ha de ser antes de comenzar el viaje. Una vez emprendido éste, y adquiridas las noticias del artículo, en cualquiera de los puertos de arribada á donde llegare, si se cambia el rumbo del buque, en los dos primeros casos, y en el tercero, si volviere al puerto de su matrícula, como haya lugar á los casos prefijados, el contrato no puede rescindirse; salvo si, por causa de guerra, ni tripulantes ni capitán pudieren navegar juntos ni un solo momento más.

Art. 648. Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por lo tanto estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de á bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte. (*Párr. 1º, art. 521, Cód. italiano.*)

Todas las personas que estén á bordo, necesarias para la dirección, maniobras y servicio del buque, constituyen lo que se entiende por dotación de un buque.

Ni los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte, no pueden ser incluidos en la dotación de un buque.

SECCIÓN CUARTA

DE LOS SOBRECARGOS

Art. 649. Los sobrecargos desempeñarán á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán á éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación. (*Arts. 723 y 725, Cód. 1829.*)

Las facultades y responsabilidad del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo. (*Art. 724, Código 1829.*)

Art. 650. Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección segunda del título 3º, libro 2º, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores. (*Art. 726, Cód. 1829.*)

Art. 651. Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su via-

je, fuera del de la pacotilla que, por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido. (*Art. 727, Código 1829.*)

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes. (*Art. 728, Cód. 1829.*)

Sobrecargo, es el sujeto que en los buques de comercio lleva á su cuidado y responsabilidad las mercaderías ó los efectos que forman los cargamentos.

El sobrecargo lo nombra, por regla general, el naviero, para que lleve solamente la parte de responsabilidad que le corresponde por la administración del buque; pero también los cargadores pueden nombrarlo, como delegado especial, para que cuide exclusivamente de la conservación y venta de las mercaderías que han cargado y de la compra de otras para el retorno.

Cuando los cargadores hubieren tomado á su cuenta todo el flete, entonces se encargá también de recibir los pasajes y el flete de los que van en el buque y de los que han hecho cargamentos parciales; cuando así no hubiere sido, el naviero ó el capitán son los que pueden verificarlo.

El sobrecargo nombrado por el naviero debe ejercer sobre la nave y el cargamento la parte de administración, sin entrometerse en las atribuciones del capitán, que en todo lo demás sigue siendo el jefe de la nave.

El sobrecargo se obliga con el naviero á los cargadores, como un mandatario se obliga con su mandante. No se precisan conocimientos náuticos, y puede hasta carecer de ellos; pero si le obligan las disposiciones contenidas en la sección segunda del tit. III, lib. II, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

El mandato del sobrecargo acaba, por regla general, con la llegada del buque al puerto de su matrícula, si en contrario nada se hubiere dispuesto en el contrato escrito; á lo que en esta forma se dispusiere, habrán de atenderse las partes.

El Código prohíbe, aun con mayor razón á los sobrecargos que á los capitanes, el negociar por su cuenta, sin autorización ó pacto expreso, fuera de la *pacotilla*, según costumbre del puerto de donde procediere el buque.

La responsabilidad del capitán en lo referente á las mercancías ó al flete, cesa, y sólo responde del uso de las facultades que son inseparables á su autoridad y empleo.

Art. 648. Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por lo tanto estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de á bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte. (*Párr. 1º, art. 521, Cód. italiano.*)

Todas las personas que estén á bordo, necesarias para la dirección, maniobras y servicio del buque, constituyen lo que se entiende por dotación de un buque.

Ni los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte, no pueden ser incluidos en la dotación de un buque.

SECCIÓN CUARTA

DE LOS SOBRECARGOS

Art. 649. Los sobrecargos desempeñarán á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán á éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación. (*Arts. 723 y 725, Cód. 1829.*)

Las facultades y responsabilidad del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo. (*Art. 724, Código 1829.*)

Art. 650. Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección segunda del título 3º, libro 2º, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores. (*Art. 726, Cód. 1829.*)

Art. 651. Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su via-

je, fuera del de la pacotilla que, por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido. (*Art. 727, Código 1829.*)

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes. (*Art. 728, Cód. 1829.*)

Sobrecargo, es el sujeto que en los buques de comercio lleva á su cuidado y responsabilidad las mercaderías ó los efectos que forman los cargamentos.

El sobrecargo lo nombra, por regla general, el naviero, para que lleve solamente la parte de responsabilidad que le corresponde por la administración del buque; pero también los cargadores pueden nombrarlo, como delegado especial, para que cuide exclusivamente de la conservación y venta de las mercaderías que han cargado y de la compra de otras para el retorno.

Cuando los cargadores hubieren tomado á su cuenta todo el flete, entonces se encargá también de recibir los pasajes y el flete de los que van en el buque y de los que han hecho cargamentos parciales; cuando así no hubiere sido, el naviero ó el capitán son los que pueden verificarlo.

El sobrecargo nombrado por el naviero debe ejercer sobre la nave y el cargamento la parte de administración, sin entrometerse en las atribuciones del capitán, que en todo lo demás sigue siendo el jefe de la nave.

El sobrecargo se obliga con el naviero á los cargadores, como un mandatario se obliga con su mandante. No se precisan conocimientos náuticos, y puede hasta carecer de ellos; pero sí le obligan las disposiciones contenidas en la sección segunda del tit. III, lib. II, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

El mandato del sobrecargo acaba, por regla general, con la llegada del buque al puerto de su matrícula, si en contrario nada se hubiere dispuesto en el contrato escrito; á lo que en esta forma se dispusiere, habrán de atenderse las partes.

El Código prohíbe, aun con mayor razón á los sobrecargos que á los capitanes, el negociar por su cuenta, sin autorización ó pacto expreso, fuera de la *pacotilla*, según costumbre del puerto de donde procediere el buque.

La responsabilidad del capitán en lo referente á las mercancías ó al flete, cesa, y sólo responde del uso de las facultades que son inseparables á su autoridad y empleo.

TÍTULO III

De los contratos especiales del comercio marítimo.

SECCIÓN PRIMERA

DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

El primero de los contratos especiales del comercio marítimo, es el fletamento.

Su naturaleza es idéntica al contrato de arrendamiento del Derecho civil.

Por contrato de fletamento se entiende el acto en virtud del que una persona humana, colectiva ó social, alquila á otra ú otras una nave, en todo ó en parte, mediante un precio convenido, para el transporte de mercancías. Puede también verificarse el contrato con objeto de realizar viajes científicos ó de placer, y para la conducción de pasajeros, etc.; la causa, siendo lícita, no modifica la naturaleza del contrato.

No existe el contrato de fletamento cuando se alquila la nave para pescar ó para armarla en corso en tiempo de guerra.

El contrato es consensual y bilateral; y así como en el de arrendamiento es preciso que exista la cosa que se arrienda, y el precio ó merced que por ella se da, así, en Derecho mercantil, son necesarias la existencia de la nave, las mercancías ó causa del fletamento, y el precio que haya de pagarse por éste, para que haya tal contrato.

Llámanse *fletante* al que presta la embarcación; *fletador* al que la toma en arriendo, y *flete*, al precio que debe pagar el segundo. Esta última frase tiene una acepción genérica, cuando se quiere significar la importancia del precio del arriendo del buque, como, «tal viaje produjo un *flete* de 60.000 pesetas.»

Existen en este contrato dos, que son simultáneos: alquiler de cosa —la nave;—y de servicios—el que presta el *equipaje* ó tripulación del buque,—que debe conducirlo al lugar convenido.

El fletamento puede ser *parcial* ó *total*, de *ida*, *estada* y *vuella*, ó de *ida* tan sólo, por *todo* ó *parte del viaje de ida*.

Parcial es de cierto número de toneladas.

Total es de toda la cabida del buque, que se llama también de *carga general*—que determinaremos en su respectivo lugar—(véase el comentario al art. 685), y en este caso se halla comprendido el de *ida*, *estada* y *vuella*, si bien esta circunstancia no obsta para que pueda ser *parcial*, porque se concrete á determinado número de toneladas.

De *todo* ó *parte del viaje de ida*, es el contrato en que se conviene conducir las mercancías á uno ó varios puertos de la carrera que deba ser objeto del viaje del buque, ó á todos en los que hiciere escala.

Puede también concertarse el viaje por tiempo determinado, por meses y días.

Corresponde hacer este contrato al propietario ó propietarios del buque ó su gerente el naviero, ó en su defecto al capitán y á los cargadores.

El fletador de un buque por entero puede subrogar el flete en todo ó en parte, siempre que no altere las condiciones del primer fletamento (art. 679); para impedirle esta facultad de subarriendo, es necesario que así se haga constar en la póliza de fletamento.

La póliza puede ó no estar intervenida por corredor intérprete de navios, y nuestro parecer es que se verifique del primer modo por las garantías legales que presta dicho funcionario, así al fletante como al fletador.

Este contrato se rescinde por las causas que detalladamente se expresan en los artículos 688 al 692 inclusive, del presente Código.

§ 1º

De las formas y efectos del contrato de fletamento

Art. 652. El contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa ó no pueda, por dos testigos á su ruego.

La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes:

- 1ª La clase, nombre y porte del buque.
- 2ª Su pabellón y puerto de matrícula.
- 3ª El nombre, apellido y domicilio del capitán.

4ª El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento.

5ª El nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato.

6ª El puerto de carga y descarga.

7ª La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y á conducir, ó si es total el fletamento.

8ª El flete que se haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje, ó un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento, ó de cualquiera otro modo que se hubiere convenido.

9ª El tanto de capa que se haya de pagar al capitán.

10. Los días convenidos para la carga y descarga.

11. Las estadias y sobreestadias que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar. (*Art. 737, Cód. 1829; 272, francés; 547, italiano.*)

Resiéntese esta parte del Código de la poquedad de atrevimiento del legislador y «no muy en armonía con las reformas por que claman los hombres de mar y los que dedican sus capitales, industria y su trabajo al comercio marítimo;» así que, contra lo que era de esperar, se han seguido casi á la letra las prescripciones del Código antiguo, por lo que entendemos que las reformas del precepto vigente no se harán esperar mucho.

Este artículo es el 737 del Código de 1829; todas las circunstancias que exige son, sin embargo, necesarias, aunque no sean tan esenciales que sin ellas no pueda verificarse el contrato. Son necesarias para evitar contestaciones sobre la existencia del contrato y los pactos especiales que convinieren las partes.

La expresión del buque y su porte es necesaria y de suma importancia para el fletador; también lo es su pabellón y matrícula, así como los nombres, apellidos y domicilio del capitán ó naviero, si éste contratare el fletamento, como igualmente los del fletador, para acreditar y consignar

su personalidad para el contrato y conocer, por tanto, los obligados á su cumplimiento.

La comisión de algún error en los nombres, no sería de consecuencias, si por otra parte estuviesen suficientemente designadas las personas obligadas por el contrato; tampoco lo sería el cambio posterior de capitán.

El Código italiano ha previsto este caso, y en su art. 548 previene que el cambio de capitán ó patrón del buque, consignado en la escritura de fletamento, no hará cesar los efectos de este contrato si no hubiere convención en contrario.

En España, del espíritu y aun de la letra del Código, dedúcese igual interpretación, puesto que el obligado siempre con el fletador es el naviero, aunque el capitán celebre el contrato de fletamento, pues por regla general lo verifica ó se sobreentiende que lo hace en nombre del propietario ó naviero, en cuyos casos no afecta á la esencia de la obligación el cambio del capitán, posterior á la celebración del contrato.

Es necesario también expresar en la póliza los días convenidos para la carga y descarga, á fin de que la nave pueda hacerse á la vela en el día y hora prefijado, el cargador no se vea precisado á esperar indefinidamente al buque, y éste quede expedito y en disposición de recibir nuevo cargamento en la fecha convenida.

La celeridad con que hoy se verifican tales actos y la puntualidad en la marcha de los buques, especialmente en los de vapor, así lo exige. El Código italiano en el art. 547, caso 7º, precisa que en el contrato de fletamento se consigne la indemnización convenida en caso de retraso en la llegada del buque al puerto convenido, y como en el art. 652 que comentamos se indica en el segundo inciso que la póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias que previene dicho artículo, entendemos que entre las primeras cabe perfectamente—á más de otras—la indemnización que se estipule por el retraso con que llegare el buque al puerto convenido.

La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y á conducir, ó si es total el fletamento, debe necesariamente figurar en la póliza, porque de su consignación se deducirán en su día acciones diversas si cualquiera de los contratantes intentare faltar á lo estipulado y consignado en la póliza de fletamento.

Deben figurar también en la póliza las estadias y sobreestadias que habrán de pagarse y lo que por cada una de ellas habrá de pagar el fletador al capitán por vía de indemnización cuando ha transcurrido el plazo acordado para cargar y descargar, cuya cantidad es alzada á veces ó á un tanto por día en lo general, según se convenga.

El Código alemán reglamenta sobrada y minuciosamente las *estadias* y *sobreestadias*; nosotros juzgamos preferible el procedimiento consignado en el Código español; la convención de las partes debe ser la indiscutible razón que ha de decidir, de un modo más mercantil, estos particulares.

También ha de figurar el *flete*, que puede ser de varios modos, según se convenga, y el tanto *de capa* que se haya de pagar al capitán.

La *capa* es cierta cantidad alzada que se da al capitán como indemnización de gastos menudos, y que acostumbra á estipularse en el fletamento á más del flete y en proporción á éste; generalmente á un tanto por ciento de su importe; todo según convenio entre las partes.

La póliza de fletamento deberá estar firmada por las partes, y cuando alguno no supiere ó no pudiese firmar, por dos testigos á su ruego, esté ó no autorizada por el corredor intérprete de navios.

Art. 653. Si se recibiere el cargamento sin haber firmado la póliza, el contrato se entenderá celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento, único título, en orden á la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador. (*Art. 739, Cód. 1829; 283, francés.*)

No autoriza el presente artículo á que se reciba el cargamento sin haberse firmado la póliza de fletamento; pero si este caso ocurriere, el contrato se entenderá celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento, que el Código considera como único título en orden á la carga para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador, según las tiene reconocidas y señaladas en su texto.

La póliza de fletamento es siempre indispensable para obligar al fletante á recibir á bordo las mercancías; mas la *mala práctica* suele suplirla con el conocimiento, señaladamente en el comercio de cabotaje. Esto es ir directamente contra el texto expreso y terminante del art. 652, y la ley debe ser respetada, acatada y cumplida sin excusa, pretexto ni subterfugio alguno.

El legislador debió rechazar de este Código tal precepto, que venia figurando en el anterior, art. 739, á fin de no consentir las *malas prácticas*, que sólo aprovechan al fraude y á la mala fe, y si era necesario, que no lo creemos, preceptuar forma distinta de verificar el contrato de fletamento para el comercio de cabotaje, consignarlo así expresamente; proporcionar con tales ambigüedades pretexto á los burladores de la ley, es muy poco previsor, y sobrado peligroso el crear costumbres opuestas á la

ley; y nadie, y mucho menos el legislador, debe procurar ocasión á semejantes casos.

Comprendemos la costumbre contra la ley, cuando por ella se resuelven casos no previstos y que acusan deficiencia en la misma; pero realizar *burlas* á la ley, ni podemos ni queremos comprenderlas.

El legislador quiere que el contrato se entienda celebrado, aunque no se hubiere firmado la póliza de fletamento, con sujeción á lo que resulte del conocimiento, como caso excepcional; mas no previene que en lo general pueda aquélla ser suplida por ésta, y no debe serlo; así que no consideraremos buena, y si abusiva, tal práctica.

Art. 654. Las pólizas del fletamento contratado con intervención del corredor que certifique la autenticidad de las firmas de los contratantes por haberse puesto en su presencia, harán prueba plena en juicio; y si resultare entre ellas discordancia, se estará á la que concuerde con la que el corredor deberá conservar en su registro, si éste estuviere con arreglo á derecho. (*Arts. 740 y 741, Cód. 1829.*)

También harán fe las pólizas, aun cuando no haya intervenido corredor, siempre que los contratantes reconozcan como suyas las firmas puestas en ellas. (*Art. 742, Cód. 1829.*)

No habiendo intervenido corredor en el fletamento ni reconociéndose las firmas, se decidirán las dudas por lo que resulte del conocimiento, y, á falta de éste, por las pruebas que suministren las partes. (*Art. 743, Cód. 1829.*)

El Código impone á las partes que el contrato de fletamento se redacte por escrito; pero las deja en libertad de verificarlo con intervención de corredor ó sin ellas; mas, como no podía menos, declara que harán prueba plena en juicio las que por dicho funcionario estén autorizadas.

El contrato de fletamento se realiza, generalmente, por documento privado: suele hallarse impreso de antemano, firmándose tres, uno para el capitán y dos para el fletador; uno de éstos para conocimiento del sobrecargo ó factor ó comisionado á quien se envían las mercaderías, y el otro para su resguardo y gobierno.

Estas pólizas también hacen fe en juicio, previo el reconocimiento de las firmas ante el Juez competente.

Si se suscitaren dudas ó hubiere discordancia entre las pólizas, se es-

tará, cuando el corredor la autorizare, á lo que concordare con su registro, si éste se llevare con arreglo á derecho; y si no la autorizare tal funcionario, á lo que resulte del conocimiento, y á falta de éste, á las pruebas que suministren las partes.

Art. 655. Los contratos de fletamento celebrados por el capitán en ausencia del naviero, serán válidos y eficaces aun cuando al celebrarlos hubiera obrado en contravención á las órdenes é instrucciones del naviero ó fletante; pero quedará á éste expedita la acción contra el capitán para el resarcimiento de perjuicios.

El Código de Comercio de 1885, como en diversas ocasiones hemos demostrado, es una verdadera ley de *tercero*. El cargador, en ausencia del naviero, celebra el contrato de fletamento con su representante, el capitán, y no se precisa más. No le incumbe averiguar las facultades ó instrucciones que el capitán tiene recibidas del naviero; si aquél se excede de ellas, contraerá responsabilidad para con éste; pero el naviero siempre quedará obligado á cuanto el capitán se obligare *por el contrato de fletamento*.

No existe nulidad alguna en el contrato, porque el capitán se obligue á lo que no puede, por disposición expresa del naviero, pero si hay responsabilidad inmediata de aquél á favor de éste; y aunque el Código sólo dice que el naviero tiene expedita la acción contra el capitán para el resarcimiento de perjuicios, nosotros creemos que también la tendrá criminal, si de los actos realizados por el capitán apareciera la comisión de un delito.

El objeto principal del precepto es dar validez perfecta al contrato de fletamento, y cuya síntesis es la de considerarle válido, aun cuando el Capitán no estuviera facultado para celebrarlo.

De este modo ha garantido el legislador el derecho del tercero, considerándole con tal eficacia, que no ha reparado en cambiar todas las antiguas leyes del contrato de mandato. Ahora bien; ¿cómo se podrá acreditar la celebración del contrato de fletamento en casos tales? Con la *póliza* privada ó pública, pero nunca con el *conocimiento*.

No juzgamos necesario demostrar los fundamentos de derecho, que son manifiestos, en que nos apoyamos para esta interpretación, que si apareciere restrictiva, no lo es ciertamente, sino contra las malas prácticas, que todos debemos rechazar.

Art. 656. Si en la póliza del fletamento no constare el plazo

en que hubieren de verificarse la carga y la descarga, se seguirá el uso del puerto donde se ejecuten estas operaciones. Pasado el plazo estipulado ó el de costumbre, y no constando en el contrato de fletamento cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán á exigir las estadías y sobreestadías que hayan transcurrido en cargar y descargar. (*Arts. 744 y 745, Código 1829; 569, ley alemana; inciso 2º, art. 67, belga; 274, Cód. francés; 549, italiano.*)

Desde el momento en que el legislador ha determinado cuáles han de ser las formalidades y cláusulas especiales de las pólizas de fletamento. huelga que enumere el procedimiento que debe seguirse, y en nuestra opinión, considerando nula de toda nulidad la póliza, el precepto se cumpliría estrictamente; pero lejos de esto, el Código actual, siguiendo las huellas del de 1829, ha reproducido el precepto de los artículos 744 y 745 del mismo, y considerando que nada nuevo puede decirse acerca del particular, se ha satisfecho con el criterio caduco, sin que los años le hayan enseñado al legislador si debían desaparecer estos artículos, que no dudamos en calificar de perniciosos, siquiera porque sirven para dar validez á contratos en cuya forma extrínseca é intrínseca se omiten ciertos requisitos prescritos en el artículo 652 del presente Código.

Si el legislador autoriza y salva la infracción manifiesta de sus mandatos, si la atenúa, si la cohesa con cierta costumbre, ¿cuál será el respo que merecerá á los demás ciudadanos?

Esta laxitud del precepto ¡á cuántos males puede dar origen! Si la ley del contrato es deficiente, ¿cómo se cumplirá? En evitar estos perjuicios está la verdadera dificultad del legislador.

Art. 657. Si durante el viaje quedare el buque inservible, el capitán estará obligado á fletar á su costa otro en buenas condiciones, que reciba la carga y la portee á su destino, á cuyo efecto tendrá obligación de buscar buque, no sólo en el puerto de arribada, sino en los inmediatos hasta la distancia de 150 kilómetros.

Si el capitán no proporcionare, por indolencia ó malicia, buque que conduzca el cargamento á su destino, los cargadores, previo un requerimiento al capitán para que en término improrrogable procure flete, podrán contratar el fletamento acudiendo á la auto-

ridad judicial en solicitud de que sumariamente apruebe el contrato que hubieren hecho.

La misma autoridad obligará por la vía de apremio al capitán á que, por su cuenta y bajo su responsabilidad, se lleve á efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si el capitán, á pesar de su diligencia, no encontrare buque para el flete, depositará la carga á disposición de los cargadores, á quienes dará cuenta de lo ocurrido en la primera ocasión que se le presente, regulándose en estos casos el flete por la distancia recorrida por el buque, sin que haya lugar á indemnización alguna. (*Arts. 777 y 778, Cód. 1829; 296, francés.*)

El capitán en nombre del naviero, fué el que contrajo la obligación de transportar las mercancías del cargador ó cargadores. Si un acontecimiento dimanado de fuerza mayor, ocurrido en el curso del viaje, inhabilita el buque para navegar, no hay motivo para que se considere extinguida su obligación.

En este caso, el capitán debe procurar otro buque en el puerto de arribada ó en los inmediatos, hasta la distancia de 150 kilómetros.

Este precepto es el mismo del art. 777 del Código de 1829, en su primer párrafo. Si no encontrare nave el capitán, deberá acreditar este hecho ante el Juez competente, según lo dispone el art. 2120 de la Ley de Enjuiciamiento civil; pero si así no lo hiciere, los cargadores, previo requerimiento en forma, al capitán, para que en término perentorio é improvable procure flete, y de no hacerlo en el plazo señalado, pueden contratar el fletamento con otro buque, pidiendo la aprobación del contrato que hubieren hecho á la Autoridad judicial.

Suscitase aquí la duda de que si el flete que se proporcionan los cargadores es más elevado que el que tenían estipulado anteriormente con el primero, el exceso, ¿quién deberá abonarlo? Entendemos que el naviero del buque inservible, por razón de que si hubiera encontrado flete á menos precio, no hubiera devuelto á los cargadores cantidad alguna.

Abona tal opinión la posibilidad de prever esta contingencia en el contrato de fletamento, conviniendo expresamente este particular, en cuyo caso el contrato es ley y debe cumplirse estrictamente. Si no fuera mandato del Código, esta sería una poderosa razón en favor de no omitir, en caso alguno, la celebración del contrato de fletamento por escrito y con todos los requisitos legales.

En todo caso, el párrafo tercero de este artículo expresamente dispone

que por la vía de apremio, y bajo su responsabilidad, se lleve á efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si á pesar de la diligencia, justificada, del capitán, no se encontrare buque para la carga, el capitán la depositará en el puerto de arribada, sujetándose á lo prevenido en la Ley de Enjuiciamiento civil, dando cuenta á los cargadores, y el flete se devengará por éstos, según la distancia recorrida, y sin que haya lugar á indemnización alguna.

Art. 658. El flete se devengará según las condiciones estipuladas en el contrato, y si no estuvieren expresas, ó fueren dudosas, se observarán las reglas siguientes:

1^a Fletado el buque por meses ó por días, empezará á correr el flete desde el día en que se ponga el buque á la carga. (*Art. 782, Cód. 1829; 275, francés.*)

2^a En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará á correr el flete desde el mismo día. (*Art. 273, Cód. 1829.*)

3^a Si los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por el peso bruto, incluyendo los envases, como barricas ó cualquier otro objeto en que vaya contenida la carga. (*Art. 784, Cód. 1829.*)

Las condiciones del contrato pueden ser libremente estipuladas; pero cuando fueren dudosas ó no se hubieren previsto todos los casos, el legislador ordena que se observen las reglas contenidas en este artículo, que no son otras que lo ordenado en los artículos 782, 783 y 784 del Código de 1829.

El precepto es expreso y claro y realmente no precisa comentarlo; además lleva ya largos años de práctica, y seguros estamos que ha ofrecido siempre pocas dificultades su comprensión.

Conviene, sin embargo, advertir que dichas reglas no son preceptivas, sino en los casos taxativamente señalados en el primer inciso del artículo, porque las partes pueden convenir, como lo estimen más acertado, el contrato de fletamento, y sólo en lo no previsto ó simplemente dudoso rigen las enunciadas reglas.

De lo que no puede prescindirse es de la póliza.

Art. 659. Devengarán flete las mercancías vendidas por el capitán para atender á la reparación indispensable del casco, maqui-

naria ó aparejo, ó para necesidades imprescindibles y urgentes. (Art. 785, Cód. 1829; 298, francés.)

El precio de estas mercaderías se fijará según el éxito de la expedición, á saber:

1º Si el buque llegare á salvo al puerto del destino, el capitán las abonará al precio que obtengan las de la misma clase que en él se vendan.

2º Si el buque se perdiere, al que hubieran obtenido en venta las mercaderías.

La misma regla se observará en el abono del flete, que será entero si el buque llegare á su destino, y en proporción de la distancia recorrida, si se hubiere perdido antes. (Art. 93, ley belga; 570 y 575, Cód. italiano.)

Este artículo mejora notablemente el 785 del Código de 1829.

Dada la facultad que tiene el capitán para vender las mercancías ajenas, encomendadas á su cuidado, para atender á la reparación indispensable de la nave, es justo que supuesta la naturaleza aleatoria del contrato de fletamento, se abone al cargador ó fletante el valor de su propiedad, según que concurrieren las circunstancias que se determinan en el artículo.

En el primer caso, es perfectamente legal que si el buque terminare felizmente su destino, se le pague al dueño de la mercancía el precio que obtengan las de la misma clase en él; cuyos precios acreditará el capitán con el certificado de dos corredores intérpretes de navío de dicho puerto; pero si el buque se perdiere, el que se suponga que hubieran obtenido en venta las mercancías.

Aunque parezca difícil de hacer esta evaluación, siempre hay la probabilidad de acercarse á la verdad, teniendo en cuenta el valor del seguro de las mismas, y la comprobación que puede hacerse de los boletines de precios corrientes del puerto á donde se dirigían las mercancías.

Estas y otras particularidades del contrato debieran ser objeto de convención y expresa estipulación y consignación en la póliza; y los corredores intérpretes de navío, celosos de su buen nombre y de probar su competencia, estamos seguros que meditarán sobre el particular y redactarán sus pólizas de modo que sea más conforme con el Código y con los sanos principios de moral.

En toda convención humana habrá siempre deficiencias; pero la más

perfecta será aquélla en que, lo imprevisto y lo inmoral, no influyan ni vicien el contrato.

El flete, como es consiguiente, por ser recíproco, se abonará por entero cuando el buque llegare á su destino, y si se perdiere antes, en proporción á la distancia recorrida.

De este modo, ambas partes sobrellevan la desgracia solidariamente. Sin la reparación era imposible el viaje; el capitán, á falta de otros recursos, dispone legalmente la venta de las mercancías ajenas que conduce y custodia á bordo; pero esto no lo hace arbitrariamente, sino por precepto del Código; y con dicha venta obtiene fondos y consigue la carena ó recomposición del buque; y la vida de la tripulación y pasajeros, y los intereses del fletante y del naviero se salvan; así, aunque la venta de la mercancía ajena, recibida en depósito, es en el fondo un despojo, resulta justa y legal, porque sin ella todos hubieran perdido, aquéllos sus vidas, éstos sus intereses.

Art. 660. No devengarán flete las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común; pero su importe será considerado como avería gruesa, contándose aquél en proporción á la distancia recorrida cuando fueron arrojadas. (Art. 96, ley belga; 576, Cód. italiano.)

Art. 661. Tampoco devengarán flete las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio ó varada, ni las que fueren presa de piratas ó enemigos.

Si se hubiere recibido el flete por adelantado, se devolverá, á no mediar pacto en contrario. (Art. 787, Cód. 1829; 618, ley alemana; 97, belga; 302, Cód. francés; 577, italiano.)

El art. 660 de este Código resuelve, en idéntico sentido que el 786 del de 1829, el caso relativo al flete de las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común.

Como no es llegado el caso de dar á conocer la naturaleza de la *avería*, y es materia, para ser bien comprendida, de algún detenimiento, nos limitaremos por el momento á encarecer la importancia del estudio de las averías y su distinción en *simples ó particulares* y *gruesas ó comunes*.

Es regla general de derecho, que el daño acaecido por fuerza mayor recaiga siempre sobre el dueño de la cosa.

En el caso del art. 661, el cargador pierde sus mercancías y el naviero su flete.

Mas si el flete se hubiere percibido del cargador al recibir la mercancía, el naviero debe devolverle, á no mediar pacto en contrario.

Esta disposición es de carácter preceptivo, y debe estipularse en todo contrato de fletamento.

Art. 662. Rescatándose el buque ó las mercaderías, ó salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia recorrida por el buque porteadando la carga; y si, reparado, la llevaré hasta el puerto del destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda sobre la avería. (*Artículo 788, Cód. 1829; 98, ley belga; 303, Cód. francés; 578, italiano.*)

Sigue la copia literal del Código de 1829, y éste artículo es el 788 de aquél.

El precepto es lógico: salvado el buque ó las mercaderías ó los naturales efectos del naufragio por el seguro marítimo, procede pagar el flete que corresponda á la distancia recorrida. No ha habido pérdidas para el cargador, no debe haberlas para el naviero; el pago del flete en este caso es natural y legítimo.

Si la nave fuese reparada y conduxere al puerto de su destino la mercancía, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda por las averías.

Art. 663. Las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por vicio propio ó mala calidad y condición de los envases, ó por caso fortuito, devengarán el flete íntegro y tal como se hubiere estipulado en el contrato de fletamento. (*Art. 789, Cód. 1829; 619, ley alemana; 581, Cód. italiano.*)

Entiéndese como *vicio propio* de la cosa, por ejemplo, que el vino se volviese agrio, que el aceite tomase mal gusto; por *malas condiciones del envase*, el errame de los líquidos, sin desperfecto de las pipas que implique acto exterior, y por el contrario, signifique su mala construcción, y examinados los envases, se compruebe que los líquidos no han

sido extraídos mañosamente; por *accidente fortuito*, cualquier suceso que no dependa de acción humana y propósito deliberado.

Art. 664. El aumento natural que en peso ó medida tengan las mercaderías cargadas en el buque, cederá en beneficio del dueño y devengará el flete correspondiente fijado en el contrato para las mismas. (*Art. 791, Cód. 1829; 621, ley alemana.*)

Así como las condiciones especiales del transporte marítimo dañan en determinados casos al dueño de la mercancía así cuando le favorecen suyo únicamente es el beneficio, y por consiguiente, el aumento natural en el peso ó medida no devenga más fletes que el fijado en la póliza del fletamento. El principio fundamental en que sin duda se inspiró el legislador es estrictamente justo, y encontramos acertado que este artículo reproduzca, casi en su totalidad, el 791 del Código de 1829.

Art. 665. El cargamento estará especialmente afecto al pago de los fletes, de los gastos y derechos causados por el mismo, que deban reembolsar los cargadores, y de la parte que pueda corresponderle en avería gruesa; pero no será lícito al capitán dilatar la descarga por recelo de que deje de cumplirse esta obligación.

Si existiere motivo de desconfianza, el Juez ó Tribunal, á instancia del capitán, podrá acordar el depósito de las mercaderías hasta que sea completamente reintegrado. (*Art. 797, Cód. 1829; 624 y 625, ley alemana; 71 y 79, ley belga; 280, Cód. francés; 580, italiano.*)

Es obligación preferente del cargamento el pago de los fletes, gastos y derechos causados por el mismo y que deban reembolsar los cargadores, y también aquella parte que puede corresponderle en la avería gruesa; pero no es lícito al Capitán dilatar la descarga porque abrigare, no ya el recelo, sino motivo fundado para creer que no le serán reembolsados todos los gastos, flete y suplido; porque para este caso, el Tribunal, á instancia del capitán, en territorio español, podrá, según dispone la ley de Enjuiciamiento civil acordar el depósito de las mercaderías hasta que sea completamente reintegrado.

La obligación del capitán se cumple entregando á su debido tiempo la mercancía en la forma estipulada en la póliza de fletamento, y en nin-

gún caso puede creerse autorizado para retenerla; la ley le presta medios eficaces para cobrar su flete y demás gastos con la preferencia señalada en el precepto.

De este modo, la justicia se administra por quien corresponde, y no por el interesado en el asunto.

Art. 666. El capitán podrá solicitar la venta del cargamento en la proporción necesaria para el pago del flete, gastos y averías que le correspondan, reservándose el derecho de reclamar el resto de lo que por estos conceptos le fuere debido, si lo realizado por la venta no bastase á cubrir su crédito. (*Art. 626, ley alemana; 78, belga; 579, Cód. italiano.*)

El reconocimiento de este derecho del capitán, es consecuencia lógica de la preferencia de la obligación reconocida en el art. 665.

Art. 667. Los efectos cargados estarán obligados preferentemente á la responsabilidad de sus fletes y gastos durante veinte días, á contar desde su entrega ó depósito. Durante este plazo, se podrá solicitar la venta de los mismos, aunque haya otros acreedores y ocurra el caso de quiebra del cargador ó del consignatario.

Este derecho no podrá ejercitarse, sin embargo, sobre los efectos que después de la entrega hubiesen pasado á una tercera persona sin malicia de ésta y por título oneroso. (*Art. 798, Cód. 1829; 626 y 627, ley alemana; 80 y 81, belga; 307 y 308, Cód. francés.*)

Pedido el depósito por el capitán, dentro del plazo de veinte días, puede solicitar la venta de las mercancías, que durante él están obligados preferentemente al pago del flete y demás gastos.

Subsiste esta preferencia, aunque quebrase el cargador ó el consignatario y hubiere otros acreedores, reservándose el capitán el derecho de reclamar el resto de lo que por dichos conceptos le fuere debido, si lo realizado por la venta no bastare á cubrir su crédito.

Mas este derecho no podrá ejercitarse sobre los efectos que, después de ser desembarcados por el capitán y hecha la entrega al consignatario, fueren adquiridos por un tercero que desconociera el débito preferente que tenían las mercancías ó las hubiere adquirido por título oneroso.

Estas excepciones sólo se podrán presentar cuando el capitán fuere

negligente; pues teniendo facultad para pedir el depósito judicial, una vez hecho éste, no hay quien pueda ignorar su derecho preferente.

El privilegio del fletante sobre las mercancías en el Código de 1829 (art. 798) duraba treinta días; en éste, veinte; pasado el término, queda extinguido y se convierte la deuda en un crédito ordinario.

Art. 668. Si el consignatario no fuese hallado, ó se negare á recibir el cargamento, deberá el Juez ó Tribunal, á instancia del capitán, decretar su depósito y disponer la venta de lo que fuere necesario para el pago de los fletes y demás gastos que pesaren sobre él.

Asimismo tendrá lugar la venta cuando los efectos depositados ofrecieren riesgo de deterioro, ó, por sus condiciones ú otras circunstancias, los gastos de conservación y custodia fueren desproporcionados. (*Art. 629, en relacion con el 616, 624, 625 y 626, ley alemana; 78, belga.*)

Prevé este artículo tres particulares importantes:

1º Que el consignatario no fuere hallado.

2º Que se negare á recibir el cargamento.

En ambos casos, el Tribunal, á instancia del capitán, decretará el depósito, y dispondrá la venta de aquella parte que se necesitare para el pago de los fletes y gastos.

3º Que los efectos depositados ofrecieren riesgo de deterioro ó dificultades de conservación y custodia.

En casos tales, el Tribunal acordará la venta de los géneros depositados.

§ 2º

De los derechos y obligaciones del fletante.

Art. 669. El fletante ó el capitán se atenderá en los contratos de fletamento á la cabida que tenga el buque, ó á la expresamente designada en su matrícula, no tolerándose más diferencia que la de 2 por 100 entre la manifestada y la que tenga en realidad.

Si el fletante ó el capitán contrataren mayor carga que la que

el buque puede conducir, atendido su arqueo, indemnizarán, á los cargadores á quienes dejen de cumplir su contrato, los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubiesen sobrevenido, según los casos, á saber:

Si ajustado el fletamento de un buque por un solo cargador, resultare error ó engaño en la cabida de aquél, y no optare el fletador por la rescisión, cuando le corresponda este derecho, se reducirá el flete en proporción de la carga que el buque deje de recibir, debiendo además indemnizar el fletante al fletador de los perjuicios que le hubiere ocasionado.

Si, por el contrario, fueren varios los contratos de fletamento, y por falta de cabida no pudiese embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optare por la rescisión, se dará la preferencia al que tenga ya introducida y colocada la carga en el buque, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda según el orden de las fechas de sus contratos.

No apareciendo esta prioridad, podrán cargar, si les conviniere, á prorrata de las cantidades de peso ó extensión que cada uno haya contratado, y quedará el fletante obligado al resarcimiento de daños y perjuicios. (*Arts. 747 y 751, Cód. 1829; 72, 73 y 74, ley belga; 290, Cód. francés; 562, italiano.*)

Ni el capitán ni el naviero ó fletante pueden ajustar más carga que la cabida que tuviere señalada el buque en su matrícula, y no le será tolerable más diferencia que el 2 por 100 entre la manifestada y la que tuviere en realidad.

En este caso el error es leve y no es exigible por ello responsabilidad alguna al capitán.

Pudiera suceder que por error se hubiere designado mayor cabida al buque en su respectiva matrícula, y por ello tampoco podrá exigirse responsabilidad al capitán, pero sí á los que, según la legislación marítima, resultasen autores de tal error.

La responsabilidad del capitán es exclusiva cuando admitiere más carga de la declarada en la matrícula del buque.

No es asunto baladí, sino de suma importancia, el que se trata en el primer inciso de este artículo y no huelga ninguna precaución. Se trata

de un viaje en que, además de los riesgos naturales, es de suma precisión prever toda clase de acontecimientos.

Del engaño pueden resultar dos acciones á favor del fletador; la civil en todos los casos, la criminal en algunos.

La civil está determinada expresamente en los incisos 2º, 3º y 4º. Todo capitán ó fletante que contrata menor carga que la que el buque puede conducir, indemnizará á los cargadores á quienes dejare de cumplir su contrato todos los perjuicios que su falta de cumplimiento les originase, teniendo en cuenta cuando el fletamento de un buque fuere hecho por un solo cargador y resultare error ó engaño en la cabida del buque, y el fletador no optare por la rescisión del contrato:

1º Que el importe del flete convenido se reducirá en proporción de la carga que el buque dejare de recibir.

2º Que el fletante tiene la obligación de indemnizar al fletador los perjuicios que le hubiere ocasionado.

En la indemnización de perjuicios, la ley no distingue y tampoco debemos distinguir nosotros; y por consiguiente, entendemos que *toda clase de perjuicios* que le ocurrieren al fletador por la falta de cumplimiento del contrato de fletamento, le son abonables por el fletante.

Cuando fueren varios los contratos de fletamento, y por falta de cabida no pudiese embarcarse toda la carga y ninguno de los fletantes optare por la rescisión del contrato, se dará la preferencia:

1º Al fletador que tuviera ya introducida y colocada la carga en el buque.

2º Los restantes, según el orden de fechas de sus contratos.

Obsérvese cómo teníamos gran razón al condenar las *malas prácticas* de los que celebran el contrato de fletamento *verbalmente*, en oposición manifiesta con los preceptos terminantes del Código; ¿cómo se graduará el derecho de preferencia al fletamento, si no se celebrare este contrato por escrito y en la forma adoptada por el legislador?

Para este caso, sin duda, dispone el precepto que no apareciendo la prioridad—sin duda por la omisión del contrato escrito,—podrán cargar los fletadores á prorrata las cantidades de peso ó extensión que cada uno haya contratado.

Este, en verdad, es un remedio equitativo, pero no estrictamente justo: no habría necesidad de él, si el contrato de fletamento se hiciera, en todos los casos, como ordena el Código.

Art. 670. Si, recibida por el fletante una parte de carga, no encontrare la que falte para formar al menos la tres quintas partes

de las que puede portear el buque, al precio que hubiere fijado, podrá sustituir para el transporte otro buque visitado y declarado á propósito para el mismo viaje, siendo de su cuenta los gastos de trasbordo y el aumento, si lo hubiere, en el precio de flete. Si no le fuere posible esta sustitución, emprenderá el viaje en el plazo convenido; y no habiéndolo, á los quince días de haber comenzado la carga, si no se ha estipulado otra cosa. (*Art. 755, Código 1829.*)

Si el dueño de la parte embarcada le procurase carga á los mismos precios y con iguales ó proporcionadas condiciones á las que aceptó en la recibida, no podrá el fletante ó capitán negarse á aceptar el resto del cargamento; y si lo resistiese, tendrá derecho el cargador á exigir que se haga á la mar el buque con la carga que tuviera á bordo.

La subrogación de buque es una gracia que se concede al fletante, pero sólo en el caso de no haber podido reunir los tres quintos de carga en fletamentos parciales.

Este privilegio es odioso, como todos, y no debe extenderse á otros casos ni á mayor plazo que el señalado en el artículo.

Si el dueño de la parte embarcada le procurase carga á los mismos precios y con iguales ó proporcionadas condiciones á las que aceptó en la recibida, no podrá el fletante ó capitán negarse á aceptar el resto del cargamento, dice el precepto; y si abonase todo el flete del buque, ¿podría obligar al capitán á que se hiciera á la mar? Entendemos que sí, porque realmente no hay caso desde que el flete está asegurado para el fletante.

Revelan todos estos preceptos, pero en particular el art. 670. un verdadero desconocimiento del estado real y positivo de la marina mercante y hasta de su naturaleza y condiciones en la actualidad.

Las líneas de vapores, establecidos para los puertos más importantes del mundo, parece que no existen para el legislador, y sólo se ocupa de la antigua navegación de vela, que si bien existe alguna, no es ni la más numerosa ni la de mayor cabida.

El procedimiento seguido por las grandes empresas de navegación no da lugar hoy á casos como los consignados en este artículo, y revela á primera vista la gran deficiencia de nuestro Derecho marítimo mercantil.

Art. 671. Cargadas las tres quintas partes del buque, el fletante no podrá, sin consentimiento de los fletadores ó cargadores, sustituir con otro el designado en el contrato, so pena de constituirse por ello responsable de todos los daños y perjuicios que sobrevengan durante el viaje al cargamento de los que no hubieren consentido la sustitución. (*Arts. 754 y 757, Cód. 1829; 295, francés.*)

Art. 672. Fletado un buque por entero, el capitán no podrá, sin consentimiento del fletador, recibir carga de otra persona; y si lo hiciera, podrá dicho fletador obligarle á desembarcarla y á que le indemnice los perjuicios que por ello se le sigan. (*Art. 68, en relación con el 66, ley belga; 563, Cód. italiano.*)

Cuando varios fletasen un buque y llevaren ya cargadas las tres quintas partes del mismo, el fletante no podrá sustituir con otro el fletador designado en el contrato y que aún no hubiese llevado su carga á bordo, y si lo hiciera, se constituirá responsable de todos los daños y perjuicios al cargamento de los que no hubieran concertado la sustitución.

El legislador prevé, sin duda, el caso en que determinada carga pueda ser dañosa y perjudicial á la de los otros cargadores, y como por la naturaleza especial de las mercancías han podido concertarse varios para fletar el buque con géneros que no se perjudicasen mutuamente, y el fletante quisiere sustituir á alguno ó algunos que cargaren mercancías que no les convinieren, para este caso sanciona que no podrá verificarlo sin consentimiento de los primeros fletadores, ó en otro saliendo responsable á los daños y perjuicios que sobreviniere al cargamento durante el viaje. Entendiéndose que los daños y perjuicios no han de provenir de otra causa que la taxativa y determinada en el art. 671.

Cuando un buque se fletare por entero por un cargador, éste es el dueño y goza del uso de aquél por todo el tiempo que durare el fletamento, y no puede el fletante recibir carga de otra persona; y si lo hiciera, sufrirá las consecuencias que determina el Código.

Art. 673. Serán de cuenta del fletante todos los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario del capitán en emprender el viaje, según las reglas que van prescritas, siempre que fuera requerido notarial ó judicialmente á hacerse á la mar en tiempo oportuno. (*Art. 756, Cód. 1829; 83, ley belga; 295, Código francés; 569, italiano.*)

Para que pueda tener lugar la indemnización de perjuicios por retardo voluntario del capitán en emprender el viaje, es necesario que preceda el requerimiento notarial ó judicial, señalados en el artículo, en términos de que si el fletador se descuidare de hacerlo en tiempo, no tendrá acción alguna para reclamar dicha indemnización. ¿Cuál será el tiempo preciso? El estipulado en la póliza de fletamento, sin prórrogas ni cortapisas, que convertirían el retraso del capitán en una novación especial del contrato en lo relativo á la salida del puerto por convenio tácito.

Los perjuicios á que se refiere el art. 673 comprenden, no sólo las pérdidas que esperiméntase el fletador, sino también las ganancias de que se le privara; ejemplo:

Pérdidas. Se consideran como tales las averías que sufrieren los géneros por causa de la detención, ó si hubiesen perecido á resultas de una tormenta ó de un incendio dentro del mismo puerto, rada ó bahía

Ganancias de que se viere privado el fletador. Si llegando los géneros al puerto de su destino pasada la época de su buena venta no pudiere sacarse de ellos toda la utilidad que sin el retardo se hubiere producido, y precisare realizarlas á menor precio.

Art. 674. Si el fletador llevase al buque más carga que la contratada, podrá admitírsele el exceso de flete con arreglo al precio estipulado en el contrato, pudiendo colocarse con buena estiva sin perjudicar á los demás cargadores; pero si para colocarla hubiere de faltarse á las buenas condiciones de estiva, deberá el capitán rechazarla, ó desembarcarla á costa del propietario. (*Art. 760, Código 1829; 288, párr. 2º, y 293, francés.*)

Del mismo modo el capitán podrá, antes de salir del puerto, echar en tierra las mercaderías introducidas á bordo clandestinamente, ó portearlas, si pudiera hacerlo con buena estiva, exigiendo por razón de flete el precio más alto que hubiere pactado en aquel viaje. (*Art. 761, Cód. 1829; 88, ley belga; 288, párr. 1º, Cód. francés; 565, italiano.*)

El fletador no puede obligar al capitán á recibir más cantidad de mercaderías que la expresada en la póliza de fletamento; pero si pudiera admitirla el capitán con *buena estiva*—sin comprometer la seguridad del buque, en buen sitio, guardando equilibrio—y sin perjudicar á los demás cargadores, podrá admitir el exceso de flete, y en caso contrario, debe rechazarla ó desembarcarla á costa del propietario.

Pudiera ocurrir—y esto es por cierto una manifestación de que no sobra la buena fe en el comercio—que el fletador introdujera á bordo clandestinamente algunas mercancías; en este caso, el capitán, antes de salir del puerto, debe echarlas en tierra, y puede también portearlas, si pudiera hacerlo con *buena estiva*, exigiendo por razón de flete el precio más alto que hubiere pactado en aquel viaje.

Art. 675. Fletado el buque para recibir la carga en otro puerto, se presentará el capitán al consignatario designado en su contrato; y si no le entregare la carga, dará aviso al fletador, cuyas instrucciones esperará, corriendo entre tanto las estadias convenidas, ó las que fueren de uso en el puerto, si no hubiere sobre ello pacto expreso en contrario.

No recibiendo el capitán contestación en el término necesario para ello, hará diligencias para encontrar flete; y si no lo hallare después de haber corrido las estadias y sobreestadias, formalizará protesta y regresará al puerto donde contrató el fletamento.

El fletador pagará el flete por entero, descontando el que haya devengado por las mercaderías que se hubiesen transportado á la ida y á la vuelta, si se hubieran cargado por cuenta de terceros.

Lo mismo se observará cuando el buque fletado de ida y vuelta no sea habilitado de carga para su retorno. (*Arts. 766 y 767, Código 1829; 568, 569, 570 y 571, ley alemana; 82, belga; 287, párrafo 2º, y 294, párr. 2º, Cód. francés; 568, italiano.*)

Llegado el buque al puerto donde debe recibir la carga, el capitán se presentará al consignatario y se la exigirá; si no se la entregare, telegrafiará al fletador, y aunque el texto no lo previene, si su espíritu; deberá el capitán hacer constar, por acta notarial, su presentación al consignatario, y las razones que éste expusiere para no dar la carga.

Entretanto, correrán las *estadias* convenidas en el contrato de fletamento, si se hubieren pactado; y si no, las que fueren de uso en el puerto.

Si el fletador no contestare en el término necesario—las estadias convenidas ó de uso en el puerto—el capitán buscará flete por los medios usuales, adoptando, con preferencia, la mediación de un corredor intérprete de navíos, el cual entregará al capitán un certificado de la carga proporcionada, ó negativa en su caso, para que en su día se pruebe la ges-

ción encomendada al capitán, y el descuento que debe hacerse al fletador en el flete que tenía contratado.

Terminado el plazo de las *estadias y sobreestadias*, el capitán formulará protesta notarial, en que notificará al consignatario la imposibilidad en que se halla de esperar más tiempo en el puerto, y la obligación que tiene el fletador de pagar el importe de todos los daños y perjuicios que por su causa se hubieren ocasionado al naviero ó fletante.

Igual procedimiento se observará cuando el buque haya sido fletado de ida y vuelta, y para ésta no fuese oportunamente habilitado.

Metodizando el precepto, resultará:

- 1º Llegada del buque al puerto y presentación del capitán al consignatario.
- 2º Entrega por éste de la carga convenida ó manifestación en contrario.
- 3º Acta notarial de lo expuesto por el consignatario en este caso.
- 4º Aviso al fletador y espera de sus órdenes por el capitán, en el puerto, el tiempo necesario, las estadias convenidas ó en uso.
- 5º Admisión de carga á bordo, mediante Corredor intérprete de navíos; certificado de éste.
- 6º Protesta notarial de lo acaecido, por el capitán, y notificación al consignatario.

Como las consecuencias del caso previsto por el legislador pueden envolver muchas responsabilidades, ya para el fletante como para el fletador, es de suma necesidad el estricto cumplimiento de cuanto antecede, para que la razón y el derecho de cada una de las partes no pueda en ningún caso oscurecerse y los pleitos no surjan.

Art. 676. Perderá el capitán el flete é indemnizará á los cargadores siempre que éstos prueben, aun contra el acta de reconocimiento, si se hubiere practicado en el puerto de salida, que el buque no se hallaba en disposición para navegar, al recibir la carga. (*Art. 779, Cód. 1829; 297, francés; 560, ley alemana; 95, belga; 571, Cód. italiano.*)

La prueba de que el buque estaba inservible para la navegación, á pesar del acta de reconocimiento del buque, demostrará probablemente comisión de un delito, y sin perjuicio de lo que el Tribunal sentenciare, el capitán perderá el flete é indemnizará á los cargadores.

Art. 677. Subsistirá el contrato de fletamento si, careciendo el

capitán de instrucciones del fletador, sobreviniere durante la navegación declaración de guerra ó bloqueo. En tal caso el capitán deberá dirigirse al puerto neutral y seguro más cercano, pidiendo y aguardando ordenes del cargador, y los gastos y salarios devengados en la detención se pagarán como avería común.

Si por disposición del cargador se hiciera la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida. (*Artículos 773 y 774, Cód. 1829; 91 y 92, ley belga; 300, Cód francés; 572, italiano.*)

Art. 678. Si, transcurrido el tiempo necesario, á juicio del Juez ó Tribunal, para recibir las órdenes del cargador, el capitán continuase careciendo de instrucciones, se depositará el cargamento, el cual quedará afecto al pago del flete y gasto de su cargo en la demora, que se satisfarán con el producto de la parte que primero se venda.

Si después de haberse emprendido el viaje sobreviniere declaración de guerra ó bloqueo, el fletador no puede pretender la rescisión del contrato de fletamento. El capitán se dirigirá al puerto neutral más seguro y más cercano, pidiendo y aguardando ordenes del cargador. Si éste ordenase la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida. El de vuelta, aunque estuviere contratado, no se podrá exigir.

La declaración de guerra ó el bloqueo, son acaecimientos de fuerza mayor, ajenos á entrambas partes, y á ninguna les pueden ser imputables.

Cuando arribare á puerto neutral el capitán aguardando las órdenes del cargador, los gastos y salarios devengados se pagarán como avería común.

Transcurrido el tiempo necesario, según el Tribunal, para que el capitán reciba las órdenes del cargador, sin haberlas recibido, pedirá el capitán al Juez, con sujeción á lo dispuesto en los artículos 2147 al 2150 de la Ley de Enjuiciamiento civil de la Península, y 2108 al 2111 de la de Cuba y Puerto Rico, según fuera la matrícula del buque, y lugar del acto el depósito del cargamento, cumpliéndose, además, en todas sus partes el artículo que comentamos.

§ 3º

De las obligaciones del fletador.

Art. 679. El fletador de un buque por entero podrá subrogar el flete en todo ó en parte á los plazos que más le convinieren, sin que el capitán pueda negarse á recibir á bordo la carga entregada por los segundos fletadores, siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento, y que se pague al fletante la totalidad del precio convenido, aun cuando no se embarque toda la carga, con la limitación que se establece en el artículo siguiente. (*Art. 758, Cód. 1829; 563, ley alemana; 72, belga.*)

El que fletare una nave por entero, es el dueño del goce y uso de la misma por todo el tiempo que se hubiere estipulado el contrato.

Adquiere por tanto, el derecho de *subfletamento* y puede verificarlo así, sin que el naviero pueda oponerse á ello, ni el capitán negarse á recibir la carga, siempre que se observaren todas las condiciones estipuladas en el contrato de fletamento.

Art. 680. El fletador que no completare la totalidad de la carga que se obligó á embarcar, pagará el flete de la que deje de cargar, á menos que el capitán no hubiere tomado otra carga para completar el cargamento del buque, en cuyo caso abonará el primer fletador las diferencias si las hubiere. (*Art. 759, Cód. 1829; 287 y 288, párr. 2º, francés.*)

Es muy justo que el fletador pague en este caso el flete por entero, pues que á ello viene obligado por el contrato, y es equitativo que se le abonen las diferencias que hubiere, cuando con su consentimiento y por su conveniencia el capitán admitiere carga á bordo; porque contra la voluntad y conveniencia del primer fletador, el capitán no puede admitir carga alguna en buque fletado por entero.

Art. 681. Si el fletador embarcare efectos diferentes de los que

manifestó al tiempo de contratar el fletamento, sin conocimiento del fletante ó capitán, y por ello sobrevinieren perjuicios, por confiscación, embargo, detención ú otras causas, al fletante ó á los cargadores, responderá el causante con el importe de su cargamento, y además con sus bienes, de la indemnización completa á todos los perjudicados por su culpa. (*Art. 762, Cód. 1829; 564, ley alemana; 294, Cód. francés.*)

Art. 682. Si las mercaderías embarcadas lo fueren con un fin de ilícito comercio y hubiesen sido llevadas á bordo á sabiendas del fletante ó del capitán, éstos, mancomunadamente con el dueño de ellas, serán responsables de todos los perjuicios que se originen á los demás cargadores; y aunque se hubiere pactado, no podrán exigir del fletador indemnización alguna por el daño que resulte al buque. (*Art. 763, Cód. 1829; 564, ley alemana; 294, Cód. francés.*)

Supone el Código que no se haría el contrato de fletamento cuando no fuere de objetos de lícito comercio, y prevé el caso de que el fletador, sin conocimiento del fletante, introdujera en el buque efectos que ocasionaren perjuicios á éste y á los demás cargadores; y sanciona por el art. 681, que el causante de todos los daños que sobrevinieren responda con el importe de su cargamento y además con sus bienes de la indemnización completa á todos los perjudicados por su causa.

El legislador va más adelante en sus previsiones, y determina que cuando el fletante ó el capitán sean cómplices, con el cargador, del delito de contrabando, sean mancomunadamente responsables de todos los perjuicios que originaren á todos los cargadores; pero los daños que se originen al buque, aunque así estuviere pactado, no podrán ser indemnizados.

El pacto que se hiciera entre el fletante y el fletador, de que éste haya de pagar á aquél el daño que le sobreviniere por causa de contrabando, no tiene valor alguno; nadie puede ganar una acción por su delito. *Nemo ex delicto consequi potest actionem.*

Por consiguiente, si la nave fuere apresada ó embargada por razón del contrabando, ó en su huida ó resistencia quedare derrotada por los buques guardacostas, no podrá obligar el capitán al fletador, contrabandista y cómplice suyo, á que le abone las pérdidas que le sobrevinieren.

Art. 683. En caso de arribada para reparar el casco del buque,

maquinaria ó aparejos, los cargadores deberán esperar á que el buque se repare, pudiendo descargarlo á su costa si lo estimaren conveniente.

Si en beneficio del cargamento expuesto á deterioro dispusieren los cargadores, ó el Tribunal, ó el Cónsul, ó la Autoridad competente en país extranjero, hacer la descarga de las mercaderías, serán de cuenta de aquéllos los gastos de descarga y recarga. (Art. 776, Código 1829.)

En caso de arribada para reparar averías en el buque, el contrato de fletamento subsiste; pero si en beneficio del cargamento los cargadores ó la Autoridad competente dispusieren su descarga, los gastos que ésta ocasiona son de cuenta de los cargadores.

A primera vista parece justo el precepto, mas si las averías sufridas lo fuesen por impericia ó negligencia del capitán ó piloto, éstos, según el caso, serian los verdaderos obligados á la indemnización.

Art. 684. Si el fletador, sin concurrir alguno de los casos de fuerza mayor expresados en el artículo precedente, quisiere descargar sus mercaderías antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero, los gastos de la arribada que se hiciere á su instancia, y los daños y perjuicios que se causaren á los demás cargadores, si los hubiere. (Art. 775, Cód. 1829; 291 y 293, párrafo 2º, francés.)

Puesto que conviene al fletador descargar sus mercancías antes de llegar al puerto de su destino, y paga el flete y los gastos de la arribada convenidos, no puede tener inconveniente el fletante en acceder á su deseo.

Esta novación del contrato de fletamento puede ser beneficiosa á entrambas partes, y en lo que perjudicare á tercero, como se abonan los daños, no hay lesión, y el legislador ha dispuesto acertadamente su admisión.

Art. 685. En los fletamentos á carga general, cualquiera de los cargadores podrá descargar las mercaderías antes de emprender su viaje, pagando medio flete, el gasto de estivar y reestivar, y cualquier otro perjuicio que por esta causa se origine á los de-

más cargadores. (Art. 765, Cód. 1829; 581, ley alemana; párr. 4º, artículo 75, belga; art. 293, Cód. francés; 564, italiano.)

Son *fletamentos á carga general* aquellos en que el fletante admite mercancías á bordo á todos cuantos fletadores se las quisieren entregar para conducir las con su buque á punto determinado.

Algunas veces suele ser éste el punto de llegada ó arribo, que tiene por único objetivo el viaje; otras los diferentes puertos de escala que hubiere en la ruta que pensare y publicare seguir con la nave.

En cualquiera de estos casos, el fletante señala el día de la partida del puerto y la antelación con que deben hallarse las mercancías á bordo, á condición de que si para dicho plazo no ha completado la carga que necesita llevar, el contrato de fletamento puede anularse.

Es, pues, este contrato condicional, y claro está que lo es para el fletante y para el fletador; se diferencia del *fletamento puro*, en que en éste, como ya hemos podido observar, las partes se obligan mutuamente sin ninguna restricción, fijándose el día de la salida del buque, con arreglo á lo convenido y suscrito por ella, en la póliza de fletamento; y en el de *carga general*, la obligación es condicional, puesto que ó no se fija el día de la salida, ó si se fija, sólo será exigible esta circunstancia si estuviere hecho el cargamento, y si no lo estuviere, el fletador ni puede obligar al fletante á la salida de la nave del puerto, ni puede exigirle daños y perjuicios por el retraso.

En este caso, ó más bien, siempre que lo juzgare conveniente á sus intereses, puede el fletador recoger sus mercancías del buque; pero antes de emprender el viaje debe desembarcarlas ó trasladarlas á otro buque cualquiera, previo el pago de medio flete, gastos de *estivar* y *reestivar* y los perjuicios que por esta causa originare á los demás cargadores.

Claro nos parece el texto del Código en lo que se refiere al pago del medio flete y gastos de estivar y reestivar; y no dudoso, en nuestro concepto, la *clase* y *naturaleza* de los perjuicios que debe abonar el fletador que descargare sus mercancías; pero como las suposiciones pudieran permitir algunas dudas, diremos que los perjuicios á que se refieren las últimas frases del artículo, son «únicamente aquellos que lo originaren por el mejor arreglo de las mercancías que continuaren en el buque y las averías que por su traslado de una parte á otra del mismo sobrevinieren en el momento; pero en ningún caso los que se refieren á la mayor tardanza en la salida del buque por el desembarque de sus mercancías.»

Todos los fletadores á *carga general* saben que la naturaleza especial del contrato, es, que el buque no se hará á la vela hasta que estuviere completamente cargado, y todos saben que pueden desembarcar sus mer-

cancias antes de emprender el viaje el buque; no hay lugar á indemnización de gastos por ejercer una de las condiciones del contrato, por todas conocidas y sabidas.

Este artículo es el 765 del Código de 1829, si bien muy mejorado en su redacción y más jurídico en todas sus partes que aquel de donde procede, y responde á la naturaleza mercantil en gran manera.

Art. 686. Hecha la descarga y puesto el cargamento á disposición del consignatario, éste deberá pagar inmediatamente al capitán el flete devengado y los demás gastos de que fuere responsable dicho cargamento.

La capa deberá satisfacerse en la misma proporción y tiempo que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones y modificaciones á que éstos estuvieren sujetos.

Cuando no se hubiere verificado el pago anticipado del flete, se satisfará á la entrega de las mercancías con los demás gastos de que fueren responsables.

Lo mismo sucederá con la *capa*, que como indemnización se debe satisfacer al capitán.

Art. 687. Los fletadores y cargadores no podrán hacer, para el pago del flete y demás gastos, abandono de las mercaderías averiadas por vicio propio ó caso fortuito.

Procederá, sin embargo, el abandono si el cargamento consistiere en líquidos y se hubieren derramado, no quedando en los envases sino una cuarta parte de su contenido. (*Art. 617, ley alemana; 77, belga; párr. 2º, art. 581, Cód. italiano.*)

Cuando el cargador se hubiere obligado á pagar el flete en mercancías, en éstas pagará; pero lo general es que se verifique en metálico aun cuando nada especialmente se conviniere, y el abandono de las mercancías en ningún caso sustituirá á la obligación de pagar en efectivo. El capitán cuando, contra lo previsto en el Código, hubiere de cobrarse el flete en mercaderías, procurará venderlas judicialmente, y si de ellas no obtuviere lo suficiente, podrá exigir el resto al cargador.

El Código permite abandonar al capitán, por el flete, los líquidos cuyas vasijas hayan perdido más de la cuarta parte de su contenido. Esta

excepción se explica, porque cuando llegan al puerto de consignación, las pipas de vino, aceite, aguardiente ú otros licores á quien afecte el calor, se abren y examinan una por una, y si se las encuentra vacías ó casi vacías, no hay modo de que pueda decirse, ni mucho menos probarse, que los líquidos han sido transportados; por el contrario, el cargador se halla en este caso como si se hubiesen perdido totalmente sus efectos, sin ser conducidos al lugar de su destino, y no es admisible que se le objete que allí están las pipas, puesto que sólo servían de envase y como medio de transportar el líquido; pero como éste no existe, no hay lugar á pagar flete.

De otro modo sería si los líquidos, en vez de colarse, se hubieren deteriorado, si el vino se pusiere agrio ó el aceite tomare mal gusto; á pesar de ello, la mercancía había sido transportada y el cargador no puede eximirse de pagar el flete.

Mas si la mala construcción ó vicio de las pipas fuere causa del derrame, como la culpa es del cargador, deberá abonar el flete é indemnizar al capitán de los perjuicios que por ello le llegare á ocasionar.

§ 4º

De la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento.

Art. 688. A petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento:

- 1º Si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagando la mitad del flete convenido.
- 2º Si la cabida del buque no se hallase conforme con la que figura en el certificado de arqueo, ó si hubiere error en la designación del pabellón con que navega.
- 3º Si no se pusiere el buque á disposición del fletador en el plazo y forma convenidos.
- 4º Si, salido el buque á la mar, arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos ó tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga.

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

En el caso 4º 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 treinta días, pagarán los cargadores por entero el flete de ida.

Si la dilación excediere de treinta días, sólo pagarán el flete proporcional á la distancia recorrida por el buque. (*Art. 764 y siguientes, Cód. 1829; 571, 577 y 640, ley alemana; 73, párr. 4° del 75, 84, 85 y 86, belga; 288, Cód. francés; 551, 552, 562 y 564, italiano.*)

Los casos señalados en este artículo no son, como el lector observará, sino la compilación de las causas ya señaladas en otros artículos anteriores de los que regulan el contrato de fletamento que ya dejamos comentado en su lugar respectivo; si á lo expuesto se agrega que el precepto es claro y taxativo, se justificará que manifestamos nuestra conformidad con el método seguido acerca de este particular por el legislador.

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

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

En este caso el fletador deberá satisfacer la mitad del flete pactado, además de las estadias y sobreestadias 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 fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta. (*Arts. 581, 582, 583 y 586, ley alemana.*)

Igualmente que en el anterior nos ocurre con el presente artículo, y á lo dicho nos referimos.

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. (*Arts. 631 y 636, párr. 1°, ley alemana; 90 y 92, belga; 551 y 553, Cód. italiano.*)

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 estadias si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de la detención. (*Art. 769, Cód. 1829; 631, párr. 6°, y 636, párr. 1°, 2°, 3°*)

y 4º, *ley alemana*; 227 y 401, párr. 1º, *Cód. francés*; 552, *italiano*.)

Art. 692. Quedará rescindido parcialmente el contrato 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. (*Art. 772, Cód. 1829*; 636, párr. 6º y 7º, *ley alemana*; 299, *Cód. francés*; 553, *italiano*.)

En el Código de 1829 no existía un párrafo especial en que se ventilase la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento, y aun cuando no haya grandes innovaciones en el precepto, es preferible el método adoptado en el presente.

§ 5º

De los pasajeros en los viajes por mar.

Es novedad, y digna, por cierto, de aplauso, este párrafo en el Derecho marítimo mercantil de España.

Desde 1829, las relaciones humanas han tomado un desarrollo grandísimo, y lo que antes era un accidente de la vida, hoy es, además de hecho frecuente, necesario complemento del modo de ser la sociedad de hoy.

El viaje comercial, el científico, el de recreo, son ya medios habituales á todos ó la mayor parte de los ciudadanos, y el común de las gentes recibe de ellos imponderable beneficio y grandísima cultura, que favorece, en último caso, al desarrollo del progreso; fin positivo de todas las relaciones humanas.

Lo que ayer apenas si se realizaba, hoy es una precisión ineludible, y del hecho ha nacido el derecho; así, pues, si no es de extrañar la omisión de este particular en el Código de 1829, hubiera sido falta indisciplinable en el de 1885.

Nuestro Código ha seguido en ello las inspiraciones modernas, y tiene muchos puntos de contacto con el Código alemán é italiano.

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

Será muy difícil el caso previsto en este artículo, porque lo general es que las casas navieras anuncien los precios de pasaje en carteles públicos, por medio de anuncios en la prensa, y los consignatarios en sus respectivos despachos tengan los precios á la vista del público; mas para lo imprevisto, el precepto no huelga, porque limita los abusos de las empresas *el fletante*, y regula las genialidades del viajero *el fletador*, ó la declaración del perito sancionada con arreglo á derecho por el Juez ó Tribunal.

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. (*Art. 667, ley alemana*; 127, *belga*; núm. 1º, *art. 583, Cód. italiano*.)

Este artículo concuerda con el 667 del Código alemán y el caso 4º del 583 italiano, y puede dividirse en dos obligaciones:

1ª El pasajero está obligado á estar á bordo á la hora prefijada para salir del puerto.

2ª No puede abandonar el buque en los puertos á que éste arribare, sin permiso del capitán.

La sanción de estos dos preceptos es que el capitán, en defecto de las antedichas obligaciones del pasajero, podrá emprender el viaje sin él y exigirle el precio del pasaje por entero.

Art. 695. El derecho al pasaje, si fuese nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del capitán ó consignatario. (*Artículo 665, ley alemana*; 120, *belga*.)

Como el fletante puede tener responsabilidad si admitiere á sabiendas un pasajero con nombre supuesto, el Código reconoce su derecho cuando el pasaje fuere nominativo—que lo es siempre en lo general—á que se solicite su aquiescencia para su transmisión.

No puede entenderse el artículo como prohibitivo de la transmisión en absoluto, sino de la transmisión sin la aquiescencia del capitán ó consignatario.

El Código alemán, art. 625, resuelve el caso en igual forma.

Art. 696. Si antes de emprender el viaje el pasajero muriese, sus herederos no estarán obligados á satisfacer sino la mitad del pasaje convenido. (*Párr. 1º, art. 688, ley alemana; párr. 2º, artículo 128, belga; núm. 2º, art. 583, Cód. italiano.*)

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

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

Observamos en los dos artículos que anteceden, y en este mismo, ó un desconocimiento de la realidad de las cosas, ó falta de precisión en el lenguaje.

Dedúcese de ellos, que el flete del pasajero se paga después de realizado el pasaje, y esto no es lo que sucede, puesto que el pago es previo; por lo que, á nuestro juicio, el precepto quiere significar que si no se hubiere satisfecho con antelación, se observará lo que dice el Código, y si se hubiere abonado como es práctico y corriente, devolverá lo que proceda el fletante.

Por eso entendemos que al fallecimiento del pasajero corresponderá á sus herederos, de no haberse pagado el flete, abonar la mitad del precio; pero si estuvieren comprendidos en el mismo los gastos de manutención, los peritos, con la sanción del Juez ó Tribunal, señalarán la cantidad que ha de quedar en beneficio del buque; y si se hubiere satisfecho el flete y los gastos de manutención, el fletante *devolverá* á los herederos del viajero premuerto la cantidad que, con arreglo á lo expuesto, les correspondiere.

Lo natural es que los consignatarios cobren el pasaje incluyendo los gastos anticipadamente; ésta es al menos la costumbre mercantil.

El art. 668 del Código alemán—segundo párrafo—previene además, «que si durante el viaje desistiere el viajero del contrato, ó le acaeciére alguno de los accidentes referidos, desistimiento voluntario del viaje, enfermedad ó fallecimiento, deberá pagar el pasaje íntegro».

El Código español nada previene sobre el particular, pero es costumbre que en tales casos el pasaje se abone íntegramente.

El Código italiano, art. 586, previene que la nave fletada exclusivamente para el transporte de pasajeros, debe conducirlos directamente al puerto de su destino, haciendo tan sólo las escalas anunciadas en el contrato ó que sean de uso común.

Igual prescripción hace sobre el particular el Código español más adelante, y sin duda alguna prosperaría ante los Tribunales españoles una demanda de indemnización de daños y perjuicios contra el capitán que no condujere á los pasajeros al puerto de su destino, con sujeción á las escalas determinadas en el contrato de fletamento.

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 pasajeros sólo tendrán derecho á la devolución del pasaje. (*Artículo 129, ley belga; núm. 3º, art. 583, Cód. italiano.*)

Si el viaje no se emprendiere en la fecha determinada por culpa exclusiva del capitán ó naviero, los pasajeros tienen derecho á la devolución del pasaje y al resarcimiento; pero en los casos de fuerza mayor, y por tal debe tenerse la detención de la salida en un vapor correo por orden del Gobierno, no cabe, en nuestro concepto, ni devolución del pasaje, ni indemnización de daños y perjuicios.

Cuando ocurriere un caso fortuito que inutilizare la nave, los pasajeros sólo tendrán derecho á la devolución del pasaje; mas si el naviero les preparase otro buque en que realizar el viaje de iguales condiciones que el inutilizado, por equidad parécenos que no debería ser exigible el precio.

Así lo disponen el art. 669 y el párrafo 3º del 672 del Código alemán, y, á nuestro entender, con sumo conocimiento de la materia.

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 exigirsele ningún aumento de precio del pasaje, pero será de su cuenta la manutención durante la estadia.

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 diez 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 transporte 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. (*Art. 672, ley alemana; 32 y 126, belga; 586, párr. 1º, y 587, Cód. italiano.*)

Varios son los casos resueltos por este artículo, inspirados, sin duda alguna, en los Códigos alemán é italiano, como luego veremos.

Interrupción del viaje. Si fuere por causa mayor, no tienen obligación los viajeros de satisfacer al fletante daños y perjuicios; pero si la ocasionare exclusivamente el capitán, los viajeros tienen derecho á la indemnización.

Mas si la produjera la inhabilitación del buque, no se podrá exigir aumento de precio al pasajero, pero será de cuenta de éste la manutención durante este día, si se conformase con esperar la reparación de la nave.

Lo resuelto por el Código alemán, según el art. 671 del mismo, es que ninguna de las partes se debe indemnización en los casos de enfermedad, accidente personal y de guerra, que considera como de fuerza mayor; criterio idéntico al del legislador español.

No sucede así en el caso de inhabilitarse temporalmente la nave, en cuyo caso el mismo Código alemán (art. 672) dispone que el pasajero debe íntegro el precio del pasaje, aun cuando no espere la terminación de la carena del buque; mas en el caso de esperar las reparaciones, debe el fletante proporcionarle alojamiento, sin tener por esto derecho á indemnización de ninguna clase, y además continuar proveyendo á su alimentación.

Retardo en la salida del buque. Los pasajeros en todos los casos, hecha excepción del fortuito y de la fuerza mayor, tienen derecho á permanecer á bordo y á la alimentación por cuenta del buque hasta los diez días; terminado dicho plazo, si lo solicitan, tienen derecho á la devolución del pasaje.

El artículo no distingue, mas parecenos de justicia que la devolución

se haga deduciendo lo que fuere debido por el tiempo y distancia recorridos. Este criterio es el adoptado por el Código alemán y resuelto por el art. 633 del mismo.

Pero si el retardo fuere debido exclusivamente al capitán, no habrá distinción posible, y éste deberá abonar al pasajero, daños y perjuicios.

Tomada del Código alemán es también la obligación terminante del último párrafo de este artículo, y por tanto, el buque destinado al transporte de pasajeros debe conducirlos directamente al puerto opuesto de su destino, haciendo todas las escalas que tiene marcadas en su itinerario.

Esto mismo es lo que venia realizándose en el derecho consuetudinario.

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. (*Art. 671, párr. 3º, ley alemana.*)

Es equitativo el precepto y nada tenemos que comentar ni que oponer.

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. (*Art. 666, ley alemana; 123, belga.*)

El capitán es el jefe de la nave; lo hemos dicho diferentes veces, tantas cuantas ha sido preciso para confirmar el precepto.

El art. 666 del Código alemán dispone que el pasajero está obligado á someterse á todas las órdenes del capitán respecto á la policía de la nave, que en resumen es lo mismo que dispone este artículo.

Art. 701. La conveniencia ó el interés de los viajeros no obligarán ni facultarán al capitán para recalar ni para entrar en puertos 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.

En el buque no hay más autoridad que el capitán, ni más interés que el colectivo, ni otro propósito que cumplir el fin y objeto del viaje; y como pasajeros y capitán han de cumplir el contrato de fletamento, no hay conveniencia ni interés superior al de todos, de antemano estipulado, convenido y suscrito.

Este es el espíritu del artículo, que hallamos fundamental y justo.

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 necesidad, de suministrarles los víveres precisos para su sustento por un precio razonable. (*Art. 121, ley belga; 588, párr. 1º, Cód. italiano.*)

Es una obligación del capitán suministrar los víveres precisos á los pasajeros, cuando en el pasaje no estuviere comprendida la manutención; pero lo general es que sí lo esté.

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. (*Artículos 673 y 674, ley alemana; 122, belga; 589, párr. 2º, Cód. italiano.*)

El pasajero es responsable, directa y exclusivamente, de los efectos que lleve á bordo, de las infracciones que cometiere con relación á lo dispuesto en la legislación de aduanas, sanidad, etc., etc., y especialmente responsable de la conservación de aquellos que guarde bajo su inmediata y peculiar custodia. El capitán no responde sino de los que le entregase el pasajero y de los daños que él ó la tripulación ocasionaren.

El pasajero tiene ó no derecho de transportar efectos á bordo, según contrato con el naviero, y á la póliza y sus respectivas estipulaciones habrá que atenderse para resolver las dudas.

El Código alemán, en su art. 673, dice, «que el pasajero no tiene que pagar nada aparte del precio del pasaje por el transporte de los efectos que puede llevar con él á bordo, según el contrato, salvo si expresamente se conviniere lo contrario.»

Algo parecido á esto creemos que falta en nuestro Código, para que no se deba á una gracia lo que procede en derecho.

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 so-

bre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratase del cobro de los fletes. (*Art. 675, ley alemana; 124, belga; 589, párr. 2º, Cód. italiano.*)

A diferencia de lo que ocurre con la carga, el capitán puede retener los efectos pertenecientes al pasajero para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención.

Si para hacer efectivo uno ú otros fuere precisa la venta de aquéllos, gozará de preferencia el capitán sobre los demás acreedores. El depósito y la venta deben hacerse judicialmente. Creemos, á pesar de este artículo, que no será muy frecuente el caso que preceptúa, porque lo corriente es que el flete de pasajeros se pague previamente, según costumbre de las empresas marítimas.

El Código alemán, art. 675, reconoce en el fletante el derecho de prenda sobre los efectos que el pasajero lleve á bordo para el pago del precio del pasaje, pero parecenos que uno y otro Código se ajustan poco á la realidad de las cosas.

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. (*Art. 676, ley alemana; 125, belga.*)

Igual ó muy parecida obligación supone al capitán el art. 676 del Código alemán.

Además de lo que dispone el caso 10 del art. 612 del presente Código, el capitán debe cumplir cuanto previene la Ley de Registro civil recomendada por nosotros en su respectivo lugar.

Debe también poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado de todo ello, con asistencia de los testigos (pasajeros, ó en su defecto tripulantes) que hubiere á mano.

*
*
*

Terminado cuanto dispone el Código referente al contrato de fletamento, á continuación insertamos el siguiente modelo de póliza de fletamento, no del todo perfecta, aunque sí bastante bien hecha.

Agencia de

PÓLIZA DE FLETAMENTO.

En la ciudad de..... á..... día del mes de..... de mil ochocientos.....

El capitán..... de la matrícula de de porte..... al presente anclado en..... Puerto..... la cede á flete..... para el viaje que se expresará, con los pactos y condiciones siguientes:

1º Promete el capitán tener su buque apto y bien aparejado, sano de quilla y costados y provisto de todo lo necesario para emprender viaje.....

2º Se obliga al citado capitán..... siendo empero obligación del Sr. Fletador á hacer conducir y entregar la carga al costado del buque y hacerla recibir también en..... Puerto de la descarga del costado del citado buque, franco de todo gasto para el capitán.

3º Deberá el expresado capitán proveerse de lo necesario para la buena estiva del cargo y estivarlo á uso y costumbre de buen marinero, sin colocar ninguna parte de carga encima de especie alguna, de lastre de arena ó piedra.

4º Luego que el capitán haya recibido el cargo á su bordo, firmará los correspondientes conocimientos y se pondrá en seguida á la vela (permi-tiéndolo el tiempo) para ir directamente. ... sin tocar en paraje alguno durante el viaje, á menos de necesidad precisa.

5º Concede el capitán al Sr. Fletador..... de estadías para cargar y descargar en dichos parajes, empezando éstos á correr el día inmediato á su admisión á libre plática y hallándose el buque apto para recibir y entregar la carga; á más concede..... días de sobreestadías si fuesen necesarios, pagándosele..... por cada uno de los que se consumieren.

6º Deberá el capitán consignarse con su buque en.....

7º El Sr. Fletador se obliga á hacer satisfacer al nombrado capitán por flete de dicho buque después de hecha fiel y buena entrega del cargo en..... á tenor de los conocimientos y en el mismo punto en que otros buques de igual porte y circunstancias ejecuten la descarga.....

8º Los gastos de Puerto, como son: pilotajes, ancorajes, cuarentenas y demás pertenecientes al buque serán por cuenta del capitán, los derechos y demás concernientes al cargamento por la del Sr. Fletador

9º En caso de avería extraordinaria, será arreglada según el estilo del mar.

10. El capitán después de cargado abonará.....

En cumplimiento de todo lo estipulado, obliga el capitán su buque, aparejos y fletes, y el Fletador la carga prometida. En fe de lo cual firman las partes..... copias de la presente Póliza de un mismo tenor y data, y cumplida la una, las otras serán de ningún valor..... Fecha ut supra.

COMO FLETADOR,

§ 6º

Del conocimiento.

Llábase *conocimiento* al instrumento marítimo mercantil que enumera las mercancías que el cargador entrega á bordo del buque para su transporte á determinado puerto; á la vez es documento de cargo contra el capitán, por virtud del cual declara el mismo tener cargados en el buque de su mando las mercaderías que en él se expresan y se obliga á entregarlas á las personas y en los puntos determinados en el mismo.

El conocimiento suele estar impreso con claros y blancos, en que se ponen las circunstancias del capitán, buque, mercaderías, fletadores, puertos de escala y de arribo de ida y vuelta.

Este instrumento de carácter privado debe extenderse después de la póliza de fletamento y tiene su origen en ésta. Es la verdadera y única prueba documental de la carga.

La póliza de fletamento, como hemos visto, sólo sirve para fijar las condiciones con que se alquila la nave y la promesa de cargar las mercancías en ella expresadas. El conocimiento, para demostrar su embarque en el buque, y las consiguientes responsabilidades del fletante, mas el cumplimiento de la realización de la promesa del flete por el fletador

Puede ser el conocimiento al portador, á la orden ó á nombre de persona determinada: debe ser firmado en el acto de la entrega de las mercancías á bordo, siendo el plazo máximo para su firma veinticuatro horas después de recibida la carga á bordo, pudiendo en otro caso el cargador pedir la descarga á costa del capitán que se negare y los daños y perjuicios. Al dorso suele llevar las condiciones estipuladas para el transporte; pero esto es debido á la pernicioso costumbre de considerarle como póliza de fletamento.

Entre los muchos documentos que para el examen de la práctica seguida por el comercio marítimo hasta Diciembre de 1885, hemos tenido á la vista por sus especialidades, y no de los peores redactados, ponemos los siguientes, que no pueden, sin embargo, ser considerados como perfectos, pero sí muy recomendables.

SERVICIO COMBINADO DE VAPORES

ENTRE

BURDEOS, BILBAO, FERROL, LA CORUÑA, CARRIL, MARÍN, VIGO, HUELVA, CÁDIZ Y SEVILLA

D.... ha embarcado en el vapor..... su capitán D....., para ser transportado ó descargado y reembarcado á los costas de la empresa, pero á los riesgos de los cargadores, en uno de los vapores de la COMPAÑIA VASCO ANDALUZA, con destino á..... y á la consignación de..... los efectos que á continuación se expresan, bajo las cláusulas del dorso, con la condición expresa que la responsabilidad del buque cesará desde el momento en que la mercancía habrá sido entregada á la COMPAÑIA VASCO ANDALUZA.

IMPORTE DE FLETE Y GASTOS.	Francos.	Céntes.	MARCAS.	NÚMEROS	NÚMERO de bultos.	CLASE de bultos.	DESIGNACIÓN de los géneros.	PESO en Kilogr.	VALOR en francos.
Ton. p. 100 á Fr.									
.... Ton. p. 100 á Fr.									
Capa p. 100.									
Derechos de tránsito y puerto en Bilbao (2,50 Fr. por tonelada)									
Reembolso									
Premio p. 100									
TOTAL									
Derechos de descarga.									
Peseta por franco									

El flete y gastos han de pagarse en oro ó plata precisamente.

Recibí el flete.

El Consignatario,

Conforme con las condiciones del dorso,

El Cargador,

..... el ... de de 188...

POR CUADRUPLICADO.

Recibido á bordo con las condiciones del dorso, y figurando peso y contenido,

El Capitán,

VIAJE NÚM.....

VAPORES DE

CONOCIMIENTO TRIPLICADO.

Yo D., capitán del vapor español, he recibido de D., con destino á, y consignado á D.

IMPORTE DE FLETE Y GASTOS.	Reales.	Céntes.	BULTOS.	CLASES.	MARCAS.	NÚMEROS	PESO. — Arrobas. Céntes.	CONTENIDO.
Flete de arrobas, á								
Capa por 100.								
Derechos de descarga								
Gastos de embarque								
— de desembarque								
TOTAL								

Nota manuscrita.—Gastos de descarga por cuenta del receptor.

Recibí el flete.

El Consignatario,

Convenido con las condiciones del dorso,

El Cargador,

Valencia, de de 18....

Recibí á bordo.

N. N.

Admitase á bordo, sin garantir la cabida,

El Consignatario,

VAPORES CORREOS DE

Conocimiento de embarque cuadruplicado. — Núm.

D., ha embarcado á bordo del vapor español, su capitán D., con destino á y á la consignación de D. los efectos que á continuación se expresan, bajo las condiciones del dorso.

MARCAS.	NÚMERO DE Bultos.	CLASE de envase.	CONTENIDO DECLARADO POR EL CARGADOR.	Peso bruto en kilos.	Toneladas métricas del flete.	Tipo del flete.	IMPORTE DEL FLETE.
						Pecasas, Cénta.	
						Flete	
						Capta, 15 por 100	
						Derecho de carga.	
						TOTAL.	

LOS CONSIGNATARIOS,
Vista manuscrita.—A pagar en su destino en moneda española, á razón de doceletas por sus cuatro, onza de oro.

NOTA.—Los cargadores y receptores son responsables de las mercancías que han admitidas impuestas por las autoridades aduaneras. Los gastos de fianza para el desembarque, son todos de cuenta del receptor.

Admitase á bordo, sin garantía, la cabida.
 Los Consignatarios,

El Capitán,

Recibido á bordo con las condiciones del dorso, ó ignorando peso y contenido.

Conforme con las condiciones del dorso y la nota que antecede.

El Cargador,

..... de de 188....

LIGNE RÉGULIÈRE ENTRE BORDEAUX, L'ESPAGNE & LE PORTUGAL

RÈGLEMENT DU TRANSPORT.

	Francs.	Cents.
Fret.
Chapeaut.
Déboursés.
Remboursement.
Prime d'encassement à 5 0/0.
TOTAL.

Le fret payé d'avance reste acquis, même en cas de perte du navire.

Le fret est payable en or ou en argent, et non autrement, au change du jour du paiement pour l'Espagne, et mille reis par 5 fr. 40 pour le Portugal, et il sera perçu une prime de dix pour cent en plus pour les connaissements non réglés dans un délai de deux mois après l'arrivée du navire.

Dans le cas de mise en quarantaine du navire et de sa cargaison, tous les frais occasionnés par et pour cette quarantaine, même ceux concernant le navire, seront supportés par les marchandises seulement, ainsi que tous les frais de gabarques, remorquages et manutention.

L'assurance maritime n'est pas comprise dans le fret, et n'y est jointe que sur un ordre formel à chaque expédition.

CONNAISSEMENT POUR N.º

Chargé par M., à bord du paquebot à vapeur capitaine pour être délivrés (sauf les risques et périls de la mer, des machines et chaudières à vapeur, et de tous cas de force majeure) à M., ou à ordre, les marchandises indiquées ci-après, contre paiement des sommes détaillées en marge:

Allant pour T. cents.— *Valeur, fr.* *Poids brut, kil.*

Il a été signé connaissements de cette teneur dont l'un accompli, les autres de nulle valeur, et avec les réserves stipulées au verso agrées par les chargeurs soussignés.

NOTA.—Toutes les marchandises de valeur et spécialement les titres susceptibles de détérioration ou d'avarie, et qui ne sont pas emballées sous zinc, sont acceptées, mais sans garantie aucune.

Bordeaux, le 188....

Les Chargeurs,

Le Capitaine,

Quien los leyere, observará que, obedeciendo á la laxitud del Código de 1829, no había en la práctica antigua uniformidad en el número de los conocimientos, y que en todos ellos se mencionan las condiciones del flete del dorso, propias de la póliza de fletamento, pero no del conocimiento. Todas, sin embargo, revelan la deficiencia del precepto de ayer y de hoy.

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

- 1º El nombre, matrícula y porte del buque.
- 2º El del capitán, y su domicilio.
- 3º El puerto de carga y el de descarga.
- 4º El nombre del cargador.
- 5º El nombre del consignatario, si el conocimiento fuere nominativo.
- 6º La cantidad, calidad, número de los bultos y marcas de las mercaderías.
- 7º 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 veinticuatro 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. (*Art. 799, Cód. 1829; 645 y 646, ley alemana; 40, belga; 281, Código francés; 555, italiano.*)

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.

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. (*Art. 800, Cód. 1829; 41, ley belga; 282, Cód. francés; 556, italiano.*)

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

En ambos casos, aquel á quien se transfiera el conocimiento adquirirá sobre las mercaderías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente ó del endosante. (*Art. 802, Cód. 1829.*)

Las condiciones del conocimiento son, según este Código, las pedidas por el derogado; sin embargo, es más expresivo en la determinación de los conocimientos que deben extenderse, y aun en las obligaciones á que cada uno puede quedar afecto.

Respecto de este particular debe ser tenido en cuenta que, «por atendibles y preferentes que sean los derechos de los comerciantes sobre los efectos embarcados á su orden, y aunque la entrega de éstos al capitán de la nave sea y se entienda tradición simbólica equivalente á la aprehensión efectiva de los géneros por el mismo consignatario que tenga además en su poder el conocimiento, todavía hay que subordinar este derecho al de la propiedad que reside en el vendedor de las mercancías, cuando las enajenó al contado no habiendo recibido su precio.» (*Sent. de 9 de Julio de 1881.*)

Claro es que el capitán cumple con entregar la mercancía al consignatario designado en el conocimiento y no puede entregarla á otro sin responsabilidad; pero el derecho del vendedor que las enajenó al contado y no hubiere recibido su precio á su desembarco, tiene viva su acción sobre la cosa ante el Juez ó Tribunal competente.

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. (*Art. 42, ley belga; 558, Cód. italiano.*)

Los aseguradores tienen á salvo su derecho para la prueba en contrario ó la validez del conocimiento, cuando á éstos conviniere ejercitar esta acción.

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 ó consignatario y en favor del capitán ó naviero, los que éstos posean extendidos y firmados por el cargador. (*Párr. 1º, art. 801, Cód. 1829; 43, ley belga; 284, Cód. francés; 559, italiano.*)

Nada hay que prevenir ni observar en este artículo, cuyo precepto es claro y terminante.

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. (*Art. 803, Cód. 1829.*)

El portador negligente que diere lugar á diligencias judiciales y gastos de almacenajes, debe sufrir sus consecuencias.

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. (*Art. 804, Cód. 1829.*)

El capitán está obligado á conducir las mercancías al puerto convenido en el conocimiento, y para no verificarlo así, necesita, cuando el cargador lo solicitare, recoger antes los conocimientos, y aunque el artículo no lo dice, no estaria demás el que diera otros con la variación solicitada.

Si así no lo hiciere, puede verse compelido por el portador legítimo de éstos á responder del cargamento.

Art. 713. Si antes de hacer la entrega del cargamento se exigiere al capitán nuevo conocimiento, alegando 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. (*Art. 805, Cód. 1829.*)

Como el capitán está obligado á entregar las mercancías por el conocimiento, cuando éste se le perdiere al portador, para darle un duplicado, es natural que tenga el legislador interés marcado en dar gran validez al documento, á fin de evitar fraudes.

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 anteriormente, 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. (*Art. 806, Cód. 1829.*)

El capitán entrante debe responder de la carga que ratificare, y el naviero de toda la que resulte cargada en la nave; el cargador tiene derecho á la que apareciere recibida á bordo según los conocimientos. ®

Es natural que el cargador quiera que el nuevo capitán ratifique los primeros conocimientos para evitarse ulteriores reclamaciones; y es justo que los gastos que se originen sean de cuenta del naviero, sin perjuicio de repetirlos éste contra el primer capitán, si dejó de serlo por culpa suya.

Si no se hiciere tal reconocimiento, es señal manifiesta de que el capitán acepta la responsabilidad de la carga tal como resulta de los conocimientos, sin que pueda serle posible reclamación en contrario.

Puede reclamar en tiempo y forma; pasado el tiempo, supone el Cód-

go la aceptación del compromiso tácito del nuevo capitán y no hay lugar á reclamación alguna.

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

Esta es la naturaleza jurídica del conocimiento, así para el fletante como para el fletador y el capitán.

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 extra-vo 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 civil para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente. (*Art. 648, ley alemana; 44, belga; 557, Cód. italiano.*)

Las resultas de la duplicidad de conocimientos son las que motivan el precepto; y el capitán procederá con menos responsabilidad acudiendo al Juez ó Tribunal, solicitando el depósito que ordena la Ley de Enjuiciamiento civil, y pidiendo sea el Juzgado competente quien haga la entrega de la mercancía.

Es además lo más propio, dadas las condiciones del capitán y responsabilidades que por su cargo le son anejas.

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.

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. (*Art. 811, Código 1829; 46, ley belga; 285, Cód. francés; 560, italiano.*)

La entrega del conocimiento produce la cancelación de todos los recibos provisionales de descarga, y por eso el capitán debe exigir todos los que se hubieren expedido.

No es muy fácil, sin embargo, que todos puedan reunirse; pero para obviar este inconveniente, bastará que se le devuelva uno de los ejemplares con el recibo á satisfacción del consignatario. La morosidad de éste puede ocasionar perjuicios al capitán, y nos parece acertado que de ella sea responsable.

SECCIÓN SEGUNDA

DEL CONTRATO Á LA GRUESA, Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO

Tiene diversos nombres este contrato. Llámase por unos, *Contrato á la gruesa*; por otros, *Préstamo á riesgo marítimo*, y con entrambos lo reconoce este Código, como el derogado.

Conócese también por *riesgo de mar*.

La especialidad de este contrato marítimo mercantil, consiste 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.

Es decir de que corra riesgo el préstamo y el premio.

Puede constituirse el préstamo conjunta ó separadamente sobre el casco y quilla del buque, las velas y aparejos, el armamento, vituallas y sobre el flete. Pereciendo estos efectos por accidente de mar ó fuerza incontrastable, pierde el prestador la suma prestada, en términos de que sólo tendrá derecho á lo que hubiere podido salvarse.

Fué conocido este contrato de los romanos, y su importancia y utilidad, no ya por esto, sino porque en muchos casos sin él no podrían hacerse á la mar ó cargarse muchos buques.

La naturaleza de este contrato es especial y compleja, y tiene caracteres singulares y propios. En rigor, no es una venta, ni una Sociedad,

go la aceptación del compromiso tácito del nuevo capitán y no hay lugar á reclamación alguna.

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

Esta es la naturaleza jurídica del conocimiento, así para el fletante como para el fletador y el capitán.

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 extra-vo 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 civil para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente. (*Art. 648, ley alemana; 44, belga; 557, Cód. italiano.*)

Las resultas de la duplicidad de conocimientos son las que motivan el precepto; y el capitán procederá con menos responsabilidad acudiendo al Juez ó Tribunal, solicitando el depósito que ordena la Ley de Enjuiciamiento civil, y pidiendo sea el Juzgado competente quien haga la entrega de la mercancía.

Es además lo más propio, dadas las condiciones del capitán y responsabilidades que por su cargo le son anejas.

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.

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. (*Art. 811, Código 1829; 46, ley belga; 285, Cód. francés; 560, italiano.*)

La entrega del conocimiento produce la cancelación de todos los recibos provisionales de descarga, y por eso el capitán debe exigir todos los que se hubieren expedido.

No es muy fácil, sin embargo, que todos puedan reunirse; pero para obviar este inconveniente, bastará que se le devuelva uno de los ejemplares con el recibo á satisfacción del consignatario. La morosidad de éste puede ocasionar perjuicios al capitán, y nos parece acertado que de ella sea responsable.

SECCIÓN SEGUNDA

DEL CONTRATO Á LA GRUESA, Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO

Tiene diversos nombres este contrato. Llámase por unos, *Contrato á la gruesa*; por otros, *Préstamo á riesgo marítimo*, y con entrambos lo reconoce este Código, como el derogado.

Conócese también por *riesgo de mar*.

La especialidad de este contrato marítimo mercantil, consiste 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.

Es decir de que corra riesgo el préstamo y el premio.

Puede constituirse el préstamo conjunta ó separadamente sobre el casco y quilla del buque, las velas y aparejos, el armamento, vituallas y sobre el flete. Pereciendo estos efectos por accidente de mar ó fuerza in-contrastable, pierde el prestador la suma prestada, en términos de que sólo tendrá derecho á lo que hubiere podido salvarse.

Fué conocido este contrato de los romanos, y su importancia y utilidad, no ya por esto, sino porque en muchos casos sin él no podrían hacerse á la mar ó cargarse muchos buques.

La naturaleza de este contrato es especial y compleja, y tiene caracteres singulares y propios. En rigor, no es una venta, ni una Sociedad,

ni un préstamo, ni un seguro, y tiene algo de cada uno de éstos. No ha faltado quien pretendiera confundirle con el de seguro—con el que más semejanza tiene,—pero sin éxito; porque en el contrato á la gruesa el prestador entrega una cantidad á todo riesgo, y en el de seguros el asegurador, sin entregar nada, recibe una merced que casi siempre se satisface al contado y anticipadamente.

Son de esencia en este contrato los siguientes requisitos:

- 1º El metálico ó efectos prestados.
- 2º La cosa sobre que se hizo el préstamo.
- 3º El riesgo á que está expuesta la cosa que garantiza el préstamo.
- 4º El premio ó suma convenida que el tomador del préstamo se obliga á pagar al prestador en el caso de que el viaje terminare felizmente.

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. (*Art. 680, Cód alemán.*)

El contrato ha sido gráficamente definido por este artículo con mayor perfección que en el 680 del Código alemán y más acabadamente que en los Códigos francés é italiano.

Debe observarse que en todos los Códigos es idéntica la naturaleza del contrato.

En todos los países tiene el contrato á la gruesa tres caracteres esenciales:

1º Que están afectos al cumplimiento de la obligación que de él se origina, objetos especiales del buque, de un modo análogo, sin ser idéntico, al derecho de hipoteca.

2º Que si el buque pereciera por riesgo marítimo, la obligación desaparecerá con los objetos afectos á la misma.

De todo ello resulta que no hay deudor personal afecto á la obligación.

3º Que si no se corriese el *peligro de mar* no hay lugar al contrato, y que aquél sólo se considerará corrido cuando el buque se hiciere á la mar y llegare al puerto de arribo.

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

- 1º Por escritura pública.

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

3º 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 artículos 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 transcurrir los ocho días siguientes á su arribo. Si transcurrieran 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. 2º tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el registro del corredor que intervino en ellos. En los celebrados con arreglo al número 3º, precederá el reconocimiento de la firma.

Los contratos que no consten por escrito, no producirán acción en juicio. (*Arts. 812 y 813, Cód. 1829; 683 y 684, alemán; 312, francés; 591, italiano.*)

Es de esencia en este contrato que se formalice por escrito, ya en escritura pública, ya en póliza intervenida por corredor, ya en documento privado.

Respetando el Código, como no podía menos, la fuerza que tienen las escrituras públicas en el derecho patrio, no se ocupa de su validez, porque se sobreentiende; pero dispone que la póliza tendrá fuerza ejecutiva, si guardare conformidad con el registro del corredor que intervino en ella y el contrato hecho por documento privado, una vez que fueren reconocidas en juicio las firmas.

Es también de esencia del contrato que se anote en el certificado de inscripción del buque, que, como sabemos, debe llevar el capitán, y sirve

no sólo para anotar la carga contraída, sino para eximirle de responsabilidad personal y dar verdadero carácter á la obligación, que, sin embargo, no surtirá efecto contra tercero si el contrato no fuere inscrito en el Registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes á su arribo.

Verificado el contrato durante el viaje, se regirá por lo dispuesto en los artículos 581 y 609, así en lo que respecta á la preferencia del crédito, como en lo referente á la capacidad que para el contrato tuviere el capitán por lo que los Notarios deben consignar en el contrato los particulares que procedan.

El texto es idéntico al del art. 812 del Código de 1829, si bien más preciso y mejor redactado.

El Código francés (art. 312) permite, como el español, que sea hecho el contrato ante Notario ó por documento privado.

El Código italiano (art. 591) exige que el contrato sea precisamente por escritura pública, so pena de no producir intereses.

El Código alemán también ordena que se celebre por escrito; si así no se hiciera, sólo resultará un contrato puro y simple sin derecho á interés alguno (art. 683), y la única forma que exige es la póliza; si bien el capitán puede redactar un acta en que conste la obligación (artículos 683 y 684).

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

- 1º La clase, nombre y matrícula del buque.
- 2º El nombre, apellido y domicilio del capitán.
- 3º Los nombres, apellidos y domicilios del que da y del que toma el préstamo.
- 4º El capital del préstamo y el premio convenido.
- 5º El plazo del reembolso.
- 6º Los objetos pignorados á su reintegro.
- 7º El viaje por el cual se corra el riesgo. (*Art. 814, Cód. 1829; 684, alemán; 311, francés; 590, italiano.*)

Por el Código de 1829 debía inscribirse este contrato en las antiguas Contadurías de hipotecas; hoy sólo se inscribe en el Registro mercantil.

Según los Códigos francés é italiano, también debe inscribirse. El alemán nada dispone sobre el particular.

La forma extrínseca del documento en los antedichos países, coincide y tiene por objeto el mismo fin que en este Código.

Art. 722. Los contratos podrán extenderse á la orden, en cuyo caso serán transferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante. (*Art. 815, Cód. 1829; 685 y 687, párr. 3º, alemán; 162, ley belga; 313, Cód. francés; 592, italiano.*)

El mismo texto en su espíritu que el art. 815 del de 1829.

Los Códigos francés é italiano admiten que el contrato se extienda á la orden: el alemán también; pero le da la interpretación de que, redactado en esta forma, se supone que es á la orden del prestamista.

El contrato á la gruesa ó á la orden, es transferible por endoso, y el cesionario correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante.

Art. 723. Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo. (*Artículo 816, Cód. 1829.*)

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

- 1º Sobre el casco del buque.
- 2º Sobre el aparejo.
- 3º Sobre los pertrechos, víveres y combustible.
- 4º Sobre la máquina, siendo el buque de vapor.
- 5º 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 hiciera 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. (*Arts. 817 y 818, Cód. 1829; 684, alemán; 157, ley belga; 315 y 320, Cód. francés; 593, italiano.*)

Pueden ser objeto del préstamo á la gruesa, á más del metálico, toda clase de efectos, con tal que sean cosas de comercio y que el tomador pueda venderlas ó disponer de ellas como lo tuviere por conveniente.

El fin que se propone el legislador es evidente.

Puede necesitar el capitán mercancías para el cargo y negociaciones del buque y no hallarlas sino con el interés crecido que supone este contrato por falta de metálico, y le concede facultades este artículo para verificar el préstamo y adquirir las mercancías, con lo que consigue flete para la nave y la probable obtención de utilidades por el naviero.

El lucro, objeto constante de las aspiraciones mercantiles, halla posibilidad con este contrato, por cuyo motivo es utilísimo al comercio mercantil, y de esto nace que su uso sea general en todos los países.

La forma de verificar el préstamo á la gruesa en metálico, nada tiene que prevenir, pero sí cuando se tratare de mercancías; ejemplo:

Un naviero recibe de un comerciante determinada cantidad de mercancías previamente tasadas, con derecho de disponer de ellas á su arbitrio, mediante la condición de entregar á su feliz arribo al puerto á que se dirigiere el valor de las mismas, más el precio del préstamo que se estipulare.

Resultan de este contrato:

1º Venta de mercancías y movilidad, por tanto, de los efectos á vender en la plaza.

2º Flete para el buque.

3º Compra á crédito por el naviero de mercancías y facultad de realizarlas en el puerto á donde se dirige la nave, obteniendo el lucro consiguiente.

Resumen: beneficio para el comerciante prestador por dos conceptos y por los mismos al naviero, y bien general público.

Es cierto que el naviero no responde del préstamo, si por accidente desgraciado el buque pereciere, y los efectos del mismo obligados al préstamo no se salvaren; pero esta es una de las especialidades del contrato, ó mejor su verdadera especialidad.

Art. 725. No se podrá prestar á la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperen. (*Art. 821, Código 1829; 158, ley belga; 319, Cód. francés; 593, párr. 7º, italiano.*)

El salario de la tripulación no es capital del naviero y no puede obligarlo en ningún caso el capitán.

Art. 726. Si el prestador probare que prestó mayor cantidad que la del valor del objeto sobre que recae el préstamo á la gruesa, por haber empleado el prestatario medios fraudulentos, el préstamo será válido sólo por la cantidad en que dicho objeto se tase pericialmente.

El capital sobrante se devolverá con el interés legal por todo el tiempo que durase el desembolso. (*Art. 823, Cód. 1829; 316 y 317, francés; 594, italiano.*)

El fraude no puede prevalecer, y no es lícito en ningún contrato; así que sólo se entenderá contraído por la cantidad en que dicho objeto se tase pericialmente.

Aun cuando el último párrafo del artículo previene que el resto del capital se abone con el interés legal, 6 por 100, acaso resulte la comisión de un delito en el procedimiento que siguiera, y el Juez ó Tribunal que entendiera del asunto resolverá lo que proceda.

Art. 727. Si el importe total del préstamo para cargar el buque, no se empleare en la carga, el sobrante se devolverá antes de la expedición.

Se procederá de igual manera con los efectos tomados á préstamo, si no se hubieren podido cargar. (*Art. 824, Cód. 1829.*)

El contrato á la gruesa tiene un fin, y lo que no venga á coadyuvar á éste, no debe hacerse á su nombre ó bajo su protección. Si el metálico tomado para cargar el buque no se empleare todo en realizar la carga, se devolverá antes de la expedición; si los efectos adquiridos para cargar el buque, todo por contrato á la gruesa, no se llegan á embarcar, lo que se quedare en tierra debe entregarse al prestador.

So pretexto de contrato á la gruesa, no se verificará alguno que no sea éste, ni por su naturaleza ni por sus efectos, á cuyo fin el Código, por este artículo, ha resuelto lo que procede.

Art. 728. El préstamo que el capitán tomare en el punto de residencia de los propietarios del buque, sólo afectará á la parte de éste que pertenezca al capitán, si no hubieren dado su autorización expresa ó intervenido en la operación los demás propietarios ó sus apoderados.

Si alguno ó algunos de los propietarios fueren requeridos para que entreguen la cantidad necesaria á la reparación ó aprovisionamiento del buque, y no lo hicieren dentro de veinticuatro horas, la parte que los negligentes tengan en la propiedad quedará afectada, en la debida proporción, á la responsabilidad del préstamo.

Fuera de la residencia de los propietarios, el capitán podrá tomar préstamos conforme á lo dispuesto en los artículos 583 y 611. (*Art. 825, parte 1ª, y 826, Cód. 1829; 681, alemán; 521, francés.*)

El capitán tiene facultad propia para verificar el contrato á la gruesa por disposición expresa del caso 4º del art. 644, y debe verificarlo observando el procedimiento prescrito en el 583, ambos de este Código, cuando se hallare fuera del punto de residencia de los propietarios del buque.

Mas cuando lo contrajere en la residencia de los propietarios, no queda obligado al contrato sino en la parte que tuvieren en el buque. No es muy posible este caso, porque no es explicable ni aun el intento; pero el legislador ha querido que no quede duda acerca de la capacidad legal necesaria que en este caso tendria el capitán.

Puede suceder, y esta es la verdadera cuestión que puede presentarse, que acordada la recomposición ó aprovisionamiento de un buque en el puerto de la residencia de los propietarios, se requiera el pago de la cantidad, para la reparación ó aprovisionamiento del buque, y dejaren algunos ó todos transcurrir las veinticuatro horas que determina el artículo, en cuyo caso concreto el capitán puede tomar en préstamo á la gruesa la cantidad que le debieran entregar los copropietarios negligentes, así los llama el legislador, quedando afecta la propiedad que en el buque tuvieren, en la debida proporción, á la responsabilidad del préstamo.

Resumiendo lo manifestado, diremos:

1º Que el capitán, por regla general, en el punto de residencia de los copropietarios del buque, no puede verificar el contrato de préstamo á la gruesa, si no tuviere participación en el; y en este caso, su capacidad se limita á dicha participación.

2º Que fuera del punto de residencia de los copropietarios del buque, por regla general, tiene la capacidad que le conceden los artículos 583 y 644 del Código, con quien concuerda éste, para verificar el contrato á la gruesa.

3º Que por excepción taxativamente señalada en este artículo 728, el capitán puede contraer el préstamo á la gruesa, en el punto de residencia

de los propietarios del buque, cuando éstos dejaren transcurrir veinticuatro horas después del requerimiento que para satisfacer el dividendo se les hiciera, al objeto de reparar ó aprovisionar el buque, en cuyo caso excepcional sólo puede obligar el capitán á las resultas del contrato la parte que tuvieren en el buque los propietarios negligentes.

Obsérvese una vez más, que al objeto final de las operaciones marítimas, la realización del viaje se impone; y á ese propósito, donde los propietarios residan é incurrieren en negligencia, puede el capitán contraer el préstamo á la gruesa, obligando á sus resultas la parte que aquéllos tuvieren en el buque.

Art. 729. No llegando á ponerse en riesgo los efectos sobre que se toma dinero, el contrato quedará reducido á un préstamo sencillo, con obligación en el prestatario de devolver capital é intereses al tipo legal, si no fuere menor el convenido. (*Art. 669, párr. 1º y 2º, Cód. alemán; 597, italiano.*)

Es una de las condiciones esenciales el riesgo marítimo en el préstamo á la gruesa; si no hubiere riesgo, falta la razón del precio del préstamo, y el legislador prevé el caso y dispone que se considere como un préstamo sencillo á interés de 6 por 100.

No hay por esto contradicción alguna con lo prevenido en el art. 345 de este Código, sino que faltando una de las circunstancias características del contrato á la gruesa, señala el interés legal al préstamo, que si no se realizó como se pensaba, se hizo al fin, y en defecto de acuerdo de las partes, determina el precio del préstamo.

Art. 730. Los préstamos hechos durante el viaje, tendrán preferencia sobre los que se hicieron antes de la expedición del buque, y se graduarán por el orden inverso al de sus fechas.

Los préstamos para el último viaje, tendrán preferencia sobre los préstamos anteriores.

En concurrencia de varios préstamos hechos en el mismo puerto de arribada forzosa y con igual motivo, todos se pagarán á prorata. (*Arts. 829 y 830, Cód. 1829; 159, ley belga; 323, francés.*)

Estos préstamos tienen el carácter de créditos refaccionarios: si el buque durante el viaje no hubiera obtenido los préstamos necesarios pa-

ra terminarlo, todo se hubiera perdido, y los créditos anteriores con el buque hubieran caído en el abismo insondable del mar.

En tal concepto, es justo en todas sus partes cuanto dispone este artículo, y nos parece acertada la previsión del legislador que ha seguido las huellas del Código de 1829.

Art. 731. Las acciones correspondientes al prestador se extinguirán con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, si procedió de accidente de mar en el tiempo y durante el viaje designados en el contrato, y constando la existencia de la carga á bordo; pero no sucederá lo mismo si la pérdida provino de vicio propio de la cosa, ó sobrevino por culpa ó malicia del prestario, ó por baratería del capitán, ó si fué causada por daños experimentados en el buque á consecuencia de emplearse en el contrabando, ó si procedió de cargar las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, salvo si este cambio se hubiera hecho por causa de fuerza mayor.

La prueba de la pérdida incumbe al que recibió el préstamo, así como también la de la existencia en el buque de los efectos declarados al prestador como objeto de préstamo. (*Arts. 831 y 832, Cód. 1829; 691, 693 y 694, alemán; 164, ley belga; 325, Cód. francés; 598, 599 y 600, italiano.*)

El prestador sólo corre los riesgos marítimos y no los que causaren el capitán ó la tripulación.

Si otra cosa convinieren las partes, ha de constar en el contrato, y será lícito, siempre que no vaya contra la naturaleza del contrato á la gruesa.

Como es natural, la prueba incumbe al que recibió el préstamo, así de la pérdida como de que el buque conducía los efectos declarados al prestador.

Art. 732. Los prestadores á la gruesa soportarán á prorrata de su interés respectivo las averías comunes que ocurran en las cosas sobre que se hizo el préstamo.

En las averías simples, á falta de convenio expreso de los contratantes, contribuirá también por su interés respectivo el presta-

dor á la gruesa, no perteneciendo á las especies de riesgos exceptuados en el artículo anterior. (*Art. 834, Cód. 1829; 330, francés.*)

Determina este artículo las responsabilidades que les son anejas á los prestadores á la gruesa en las averías; y por desconocer todavía cuáles son éstas, no entramos en tal asunto, defiriendo el verificarlo para más adelante.

Sería, sin embargo, contrario á los principios de justicia que el prestador á la gruesa no estuviere sujeto á las averías simples de las mercancías que le están hipotecadas.

No podemos entrar en materia, aunque adelantamos esta idea, al correr de la pluma, hasta conocer la naturaleza de las averías.

Art. 733. No habiéndose fijado en el contrato el tiempo por el cual el mutuante correrá el riesgo, durará, en cuanto al buque, máquinas, aparejo y pertrechos, desde el momento de hacerse éste á la mar hasta el de fondear en el puerto de su destino, y, en cuanto á las mercaderías, desde que se carguen en la playa ó muelle del puerto de la expedición hasta descargarlas en el de consignación. (*Art. 835, Cód. 1829; 328, francés; 601, italiano.*)

Nos parece acertada la diferencia que establece el artículo entre el buque y las mercancías cuando no se hubiese determinado con especialidad la época en que el prestador haya de correr el riesgo ó si el buque, una vez cargado, permanece en el puerto, y en él se pierde ó el fuego lo destruye.

Art. 734. En caso de naufragio, la cantidad afectá á la devolución del préstamo se reducirá al producto de los efectos salvados, deducidos los gastos de salvamento.

Si el préstamo fuese sobre el buque ó alguna de sus partes, los fletes realizados en el viaje para que aquél se haya hecho, responderán también á su pago en cuanto alcancen para ello. (*Art. 836, Cód. 1829; 165, ley belga; 327, Cód. francés; 599, párr. 1º, 2º y 3º, italiano.*)

Art. 735. Si en un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere sal-

vado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutuante y el asegurador, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta, para esto, únicamente el capital, por lo tocante al préstamo, y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores, con arreglo al art. 580. (Art. 837, Cód. 1829; 331, francés; 999, párr. 4º, italiano.)

No juzgamos necesario advertir nada en estos artículos, que son de procedimiento, y que en la mayor parte de los casos han de aplicar los Tribunales.

Art. 736. Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal. (Art. 831, Cód. 1829; 668, alemán; 161, ley belga; 596, Cód. italiano.)

No devenga réditos el premio del préstamo á la gruesa. El precepto es terminante, y no necesita aclaraciones.

El capital devenga el 6 por 100 cuando su reintegro no se verifique en el tiempo fijado en el contrato.

SECCION TERCERA

DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

§ 1º

De la forma de este contrato.

Los Sres. Gómez de La Serna y Reus y García en sus comentarios al Código de 1829, al ocuparse de los seguros marítimos, los definen diciendo: «Un contrato consensual, bilateral, aleatorio, en cuya virtud uno, mediante cierta recompensa convenida, se obliga á correr con el riesgo que por casos fortuitos, consecuencia de los accidentes de mar, se originen á cosas expuestas á los peligros de la navegación.»

Emile Cauvet (1) dice que «el contrato de seguros, tomado en sentido

(1) *Traité des assurances maritimes*. Dos vols. París, 1879.

general, es aquel por el cual uno de los contratantes, que se denomina asegurador, se obliga á indemnizar al otro, que se llama asegurado, de las pérdidas que puedan ocasionársele por determinado peligro, mediante el precio convenido, que se conoce con el nombre de *prima*.»

Este contrato, definido en términos generales, recibe el nombre de *seguro marítimo*, cuando los peligros que se previenen hacen referencia á la navegación por mar.

El *seguro marítimo* debe ser considerado como un contrato particular, que satisface un fin determinado en relación con los peligros de la mar, y que en este sentido difiere de los demás seguros por los objetos sobre que recae y por los fines que cumple.

Estos, como los seguros en general, pueden ser á *prima fija* ó *mutuos*, según se manifieste la voluntad de los contratantes, por más que el Código, por su propia naturaleza, y atendiendo primeramente al carácter mercantil de los actos que se realizan, sólo trata y desenvuelve los contratos á *prima fija*, que reúnen las condiciones propias de los actos de comercio en las manifestaciones del riesgo y del lucro que se proponen y realizan las dos partes contratantes.

Boistel define este contrato diciendo que es «aquel por el cual el asegurador, mediante un precio que se llama *prima*, satisfecho por el asegurado, se compromete á correr los riesgos de las cosas de éste, y á indemnizarle de las pérdidas que por consecuencia de los mismos sufran esos objetos.»

Lyon-Caen y Renault, afirmando, como los anteriores, que este contrato no es otra cosa que una variedad del de seguros, cuyos riesgos son infinitos, le definen en su aspecto general como «un contrato por el que una persona (el asegurador) se compromete, mediante una remuneración (*prima*), á indemnizar á otra (el asegurado) de los perjuicios que se le ocasionen por la presencia de determinados riesgos.»

Y después, particularizando la cuestión, y concretándola á la forma que es objeto del Código, dicen: «es un contrato por el cual uno de los contratantes (el asegurador) se encarga de los riesgos de mar que debe correr una cosa, y se obliga con el otro contratante (el asegurado) á indemnizarle en todo ó en parte de los perjuicios que esos riesgos le ocasionen, mediante una cantidad que éste se obliga á pagar á título de precio de dichos riesgos.»

Stypmannus le define: *Assecuratio est conventio de rebus tulo aliunde transferendis pro certo premio, seu aversio periculi*.

Este contrato, como todos los comprendidos en el Código, representa un acto mercantil, de los que ya nos hemos ocupado en lugar oportuno,

vado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutuante y el asegurador, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta, para esto, únicamente el capital, por lo tocante al préstamo, y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores, con arreglo al art. 580. (Art. 837, Cód. 1829; 331, francés; 999, párr. 4º, italiano.)

No juzgamos necesario advertir nada en estos artículos, que son de procedimiento, y que en la mayor parte de los casos han de aplicar los Tribunales.

Art. 736. Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal. (Art. 831, Cód. 1829; 668, alemán; 161, ley belga; 596, Cód. italiano.)

No devenga réditos el premio del préstamo á la gruesa. El precepto es terminante, y no necesita aclaraciones.

El capital devenga el 6 por 100 cuando su reintegro no se verifique en el tiempo fijado en el contrato.

SECCION TERCERA

DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

§ 1º

De la forma de este contrato.

Los Sres. Gómez de La Serna y Reus y García en sus comentarios al Código de 1829, al ocuparse de los seguros marítimos, los definen diciendo: «Un contrato consensual, bilateral, aleatorio, en cuya virtud uno, mediante cierta recompensa convenida, se obliga á correr con el riesgo que por casos fortuitos, consecuencia de los accidentes de mar, se originen á cosas expuestas á los peligros de la navegación.»

Emile Cauvet (1) dice que «el contrato de seguros, tomado en sentido

(1) *Traité des assurances maritimes*. Dos vols. París, 1879.

general, es aquel por el cual uno de los contratantes, que se denomina asegurador, se obliga á indemnizar al otro, que se llama asegurado, de las pérdidas que puedan ocasionársele por determinado peligro, mediante el precio convenido, que se conoce con el nombre de *prima*.»

Este contrato, definido en términos generales, recibe el nombre de *seguro marítimo*, cuando los peligros que se previenen hacen referencia á la navegación por mar.

El *seguro marítimo* debe ser considerado como un contrato particular, que satisface un fin determinado en relación con los peligros de la mar, y que en este sentido difiere de los demás seguros por los objetos sobre que recae y por los fines que cumple.

Estos, como los seguros en general, pueden ser á *prima fija* ó *mutuos*, según se manifieste la voluntad de los contratantes, por más que el Código, por su propia naturaleza, y atendiendo primeramente al carácter mercantil de los actos que se realizan, sólo trata y desenvuelve los contratos á *prima fija*, que reúnen las condiciones propias de los actos de comercio en las manifestaciones del riesgo y del lucro que se proponen y realizan las dos partes contratantes.

Boistel define este contrato diciendo que es «aquel por el cual el asegurador, mediante un precio que se llama *prima*, satisfecho por el asegurado, se compromete á correr los riesgos de las cosas de éste, y á indemnizarle de las pérdidas que por consecuencia de los mismos sufran esos objetos.»

Lyon-Caen y Renault, afirmando, como los anteriores, que este contrato no es otra cosa que una variedad del de seguros, cuyos riesgos son infinitos, le definen en su aspecto general como «un contrato por el que una persona (el asegurador) se compromete, mediante una remuneración (*prima*), á indemnizar á otra (el asegurado) de los perjuicios que se le ocasionen por la presencia de determinados riesgos.»

Y después, particularizando la cuestión, y concretándola á la forma que es objeto del Código, dicen: «es un contrato por el cual uno de los contratantes (el asegurador) se encarga de los riesgos de mar que debe correr una cosa, y se obliga con el otro contratante (el asegurado) á indemnizarle en todo ó en parte de los perjuicios que esos riesgos le ocasionen, mediante una cantidad que éste se obliga á pagar á título de precio de dichos riesgos.»

Stypmannus le define: *Assecuratio est conventio de rebus tulo aliunde transferendis pro certo premio, seu aversio periculi*.

Este contrato, como todos los comprendidos en el Código, representa un acto mercantil, de los que ya nos hemos ocupado en lugar oportuno,

y acerca de su definición y de su concepto no existen diferencias en el fondo entre los diversos tratadistas de Derecho comercial.

No ocurre lo mismo cuando se considera el contrato bajo el punto de vista exclusivamente histórico, por más que la mayor parte de los escritores, y nosotros con ellos, crean esta forma particular moderna, y no conocida del Derecho griego ni del romano.

El contrato de seguros marítimos, que dejamos definido, es, según casi todos los autores, uno de los más recientes del Derecho mercantil, por más que se sustente por algunos la opinión de que era conocido entre los romanos, y así lo afirman Loccenius, Grotius y Puffendorff, tal vez, como dicen Lyon-Caen y Renault en su excelente obra de Derecho comercial, demasiado preocupados en relacionar todas las instituciones, hasta las más modernas, con el Derecho romano. Los que sustentan la opinión de esta respetable antigüedad en el contrato especial de seguros marítimos, se fundan en dos pasajes de Tito Livio (1), en uno de Suetonio (2), y en una carta de Cicerón (3), que contienen un aspecto del seguro, ajeno de todo punto á la legislación romana, y desconocido como tal en ella. Pardessus ha comentado en el sentido de convención de seguro este texto aislado (4), del que, como de los otros, dice cuanto puede decirse del silencio de las leyes que ocupándose de otros contratos (*De lege Rodia et jactu*, y *De nautico fenore*) omiten éste, cuya importancia jurídica y mercantil era bien acreedora á un título especial en el Digesto.

El contrato de seguros marítimos no se conoce hasta el siglo XIV, y adquiere su mayor desarrollo en Italia, cuna de las grandes instituciones del Derecho.

(1) «..... ut que in nave impossissent, ab hostium tempestatis vi publico periculo essent.» (23, 59.)

«Quia publicum periculum erat a vi tempestatis in iis que portarentur ad exercitus.» (25, 3.)

(2) «Nam et negociatoribus certa lucra proposuit, suscepto in se damno si cui per tempestatem accidisset.» (Vita Claudii, 18.)

(3) «Laodiceæ me prædes accepturum arbitror omnis pecuniæ publicæ, ut et mihi et populo cautum sit sine vectura periculo. Quod scribis ad me de drachmis CCCXXX nihil est, quod in isto genere cuiquam possim commodare. Omnis enim pecunia ita tractatur, ut præda a prefectis, que autem mihi attributa est, a quæstore curantur.»

(4) «Ciceron annonce son intention d'envoyer à Rome les deniers publics et de les faire voyager par mer; il redoute les dangers de la navigation (*vectura periculum*); il désire que le peuple et lui soient garantis contre ce risque (*ut mihi et populo cautum sit*); il cherchera des garants (*prædes*): il y a donc une grande probabilité que sa lettre se réfère à une convention d'assurance...»

Como una convención, como una operación de cambio y como una permuta se ha considerado el acto de Cicerón á que nos referimos.

Como quiera que el Derecho mercantil se considera como ampliación y suplemento del Derecho común, en cuyas fuentes se nutre, apartándose sólo para dar vigor, actividad y colorido á las distintas fases de la vida comercial, cuya norma es la rapidez en todas las negociaciones y en la resolución de las mismas, ha sido pesadilla de los autores buscar una relación entre el contrato de seguros marítimos y los de locación, Sociedad y venta indistintamente.

Con respecto de tales apreciaciones y distingos, Lyon-Caen y Renault, Boistel y Cauvet, convienen en lo escrito por Emérigon (1). «Es evidente que el seguro, propiamente dicho, no es, ni una venta, ni una locación, ni una Sociedad, ni una prenda, ni nada de lo que han imaginado ciertos doctores, sino un contrato tal como se ha creado por la misma naturaleza de las cosas.»

El contrato de seguros marítimos es consensual, sinalagmático y aleatorio.

Es consensual, porque basta para perfeccionarlo el consentimiento de los contratantes, sin que la póliza represente otra cosa que un medio de prueba de la existencia del contrato; es sinalagmático, porque las obligaciones entre el asegurador y el asegurado son recíprocas y se originan en un mismo momento, y es aleatorio, por recaer sobre accidentes inciertos, realizándose á título oneroso por ambas partes que se proponen la conservación y la ganancia.

Tres son los requisitos esenciales de este contrato:

1º Riesgo que haya de correrse.

2º Cosa que haya de padecer el riesgo.

Y 3º Prima ó premio del seguro.

De cada uno de estos extremos nos ocuparemos en su respectivo lugar al ir analizando los distintos artículos que los comprenden.

Art. 737. Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes. (*Art. 788, Código alemán; 332, francés.*)

Por el art. 840 del Código anterior se dejaba á este contrato la manifestación de escritura pública ó privada para su eficacia ante los Tribuna-

(1) *Traité des assurances.*

les, y la nueva ley determina taxativamente la existencia de una póliza, firmada por los que contratan el seguro, como manifestación constante y firme de su voluntad que, extendida por duplicado, se hace de más pronto y fácil reconocimiento.

Este documento, extendido en la forma de que más adelante nos ocuparemos, lleva aparejada ejecución en virtud de lo que dispone el núm. 2º del art. 1429 de la Ley de Enjuiciamiento civil.

Art. 738. La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignent los interesados, los requisitos siguientes:

1º Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.

2º Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado.

3º Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro.

En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.

4º Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados.

5º Nombre, apellido y domicilio del capitán.

6º Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas.

7º Puerto de donde el buque ha partido ó debe partir.

8º Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo.

9º Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.

10. Número de los fardos ó bultos de cualquier clase, y sus marcas, si las tuvieren.

11. Época en que deberá comenzar y terminar el riesgo.

12. Cantidad asegurada.

13. Precio convenido por el seguro, y lugar, tiempo y forma de su pago.

14. Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere á viaje redondo.

15. Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga á los efectos asegurados.

16. El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago. (Art. 841, Cód. 1829; 332, francés; 605, en relación con el 420, italiano.)

En este artículo se condensa toda la forma del contrato de seguros marítimos, comprendiendo cada uno de sus términos los requisitos que son de esencia en el acto y le dan el carácter particular con que se manifiesta.

Quedan á salvo siempre, y en mérito de la amplitud que debe existir en toda contratación, las condiciones y pactos especiales que se impongan las partes, siendo los requisitos del artículo los que constituyen la formalidad legal de toda póliza, en la que se comprenden los actos y detalles que constituyen esta manifestación mercantil.

Para mayor facilidad en el análisis de este artículo, lo dividiremos, y con él á la póliza del seguro, en cinco partes:

1ª Fecha del contrato y partes que intervienen en él.

2ª Medios de conducción y lugares á que se refieren.

3ª Objetos, riesgo y cantidad asegurada.

4ª Precio ó prima.

Y 5ª Pago del daño.

Fecha del contrato y partes que intervienen en él.—Exige el Código no sólo el día, mes y año en que se celebra el contrato, sino también la hora del mismo, porque dada la rapidez de las operaciones mercantiles, y más aun de aquellas que se refieren al comercio marítimo, se hace preciso dar garantía á los que contratan que los libre de la mala fe de una de las partes. El contrato de seguros puede verificarse lo mismo hallándose el buque y los objetos asegurados en un puerto, que corriendo ya los riesgos de la navegación, y en este caso, la hora designada indica claramente y con toda precisión el momento en que nació el contrato, y el momento, por consiguiente, en que se engendraron las obligaciones de cada uno de los contratantes. Y si es lícito el contrato aleatorio en cuanto se refiere á una eventualidad, no es ni puede considerarse moral que se contrate y prevalezca un seguro sobre objetos que estén ardiendo ó se hallen en el fondo del mar en el instante de asegurarlos. Si un segundo después de celebrado el contrato perecen, el daño es de cuenta del asegurador; si se pierden un segundo antes, no teniendo el contrato cosa sobre que recaer, tiene el vicio de nulidad desde su origen.

En previsión de tales eventualidades y peligros, pide el Código sabiamente la consignación de la hora en que se convino el contrato, mediante la cual también si hubiere varios seguros sobre una misma cosa, con ó sin fraude, puede apreciarse á cuál corresponde la preferencia y el orden de los demás para percibir su premio. La designación de las personas determina los derechos y los deberes de cada parte, así como la personalidad de los contratantes para el ejercicio de las acciones que puedan corresponderles, pidiéndose que aun en el caso de asegurar por cuenta de un tercero, se dé el nombre de éste, que es quien disfruta de la plenitud de los derechos del seguro y sobre quien recaen los deberes del mismo.

Medios de conducción y lugares á que se refieren—Tanto el buque asegurado como el que conduce los objetos del seguro, deben estar especificados en la póliza de modo que no quepa una suplantación, y no sea el contrato de seguro un elemento más puesto al alcance de los que se dedican á explotar la credulidad y la buena fe de los hombres. Esta especificación favorece por igual modo al asegurador y al asegurado. También por este medio se facilita grandemente la celebración del contrato: los buques, medio de conducción, adquieren entre los comerciantes nombre y crédito, bien por sus condiciones marineras, bien por la Sociedad que los posee, ó por el naviero, ó el capitán que los manda, y esta suma de condiciones, la fama del barco y el buen nombre del capitán, entran por mucho, no ya sólo para facilitar el contrato, sino para dar mayor ó menor alcance á la totalidad de la prima.

Es evidente que el riesgo del mar es siempre el mismo, y que á la fuerza de esos elementos no hay poder que se oponga; pero asimismo es cierto que las condiciones de la nave para correr un temporal, y el ánimo sereno, la frialdad y la experiencia de quien la dirige, son armas poderosas que, por fortuna, en la mayor parte de las veces y de las ocasiones alcanzan victoria cumplida. Estas consideraciones son también, para los asuntos mercantiles, de las que se suman y aquilatan para apreciar y medir la intensidad del riesgo.

El puerto en que se cargan las mercaderías, el de partida, los de descarga y las escalas, son asimismo detalles necesarios para apreciar los mares que han de cruzarse, y por ellos los peligros de los mismos, las distancias que han de recorrerse, y con las escalas los puntos y lugares en que pueden repararse los desperfectos, aprovisionarse y detenerse debidamente las naves.

Objetos, riesgo y cantidad asegurada.—Hemos dicho anteriormente

que eran tres los requisitos de este contrato: riesgo, cosa y prima, y aunque de pasada, nos ocuparemos en este lugar de algunos de estos puntos, bajo el aspecto y con el carácter con que se consignan en la póliza.

Los objetos asegurados entran por mucho, según su propia naturaleza, en las condiciones del contrato. Los hay de fácil conservación; unos, que necesitan grande esmero y vigilancia; otros, que difícilmente se deterioran, y no precisan cuidados, etc.; y cada uno de ellos, en sus condiciones, modifican las del contrato, y hacen más subida ó más baja la prima, y más ó menos realizable el seguro. Además de que, conocida la naturaleza de las cosas aseguradas, se hace exigible la responsabilidad en que incurran los que no presten la debida diligencia en el cuidado y conservación de las mismas.

El número de los fardos y sus marcas sirven para su identificación y pronta entrega al consignatario.

La época de comenzar y de término del riesgo, así como la cantidad asegurada, no necesitan más que enunciarse para comprender la importancia grande de su designación especial. El riesgo tiene sus límites, y así como debe conocerse, como anteriormente hemos dicho, la hora en que se conviene el contrato, es justo que se sepa el momento en que el asegurador deja de ser responsable de los riesgos ulteriores que sobrevengan. La cantidad asegurada representa la suma por que el asegurador responde al asegurado de la pérdida ó menoscabo de las cosas que han sido objeto del contrato.

No debe confundirse esta cantidad con la evaluación de las cosas aseguradas, pues si cuando el seguro se hace por un solo asegurador y sobre todas las cosas, la cantidad asegurada representa la evaluación del mismo, no ocurre otro tanto cuando el contrato se celebra con varios aseguradores, y cada uno corre á cargo de una parte de riesgo en la proporción estipulada.

La cantidad asegurada representa el riesgo que corre el asegurador en las cosas que se le ofrecen para realizar el contrato.

Precio ó prima.—La prima ó precio es la remuneración de los riesgos de que se hace cargo el asegurador, pudiendo consistir ésta en mercaderías cuando así se estipule entre los contratantes.

Es éste uno de los requisitos del contrato de seguros marítimos, y debe consignarse en la póliza, porque de este modo se conoce de una manera cierta é indudable la cantidad estipulada y el momento y forma de realizar y de exigir el pago, así como también lo correspondiente, cuando se trate de viaje redondo, al de ida y al de vuelta respectivamente.

De la prima, considerando el contrato á que nos referimos como una

venta de seguridad, dice Boistel que es en el seguro lo que el precio en la venta.

La cantidad que se señala como prima se acostumbra que sea un tanto por ciento del valor de las cosas aseguradas, que suele subir á cantidades de consideración en tiempo de guerra, porque los riesgos aumentan entonces considerablemente y se hace más difícil precaverlos y evitarlos.

Pago del daño.— Este es, como veremos más adelante, el principal deber del asegurador, y debe consignarse en la póliza, así como las circunstancias del pago, de modo que no sufra entorpecimientos que redundarían en perjuicio de los comerciantes y del comercio mismo.

Así como se consignan la cantidad asegurada y el precio del seguro, debe constar cuanto se refiere al cumplimiento de las obligaciones cuando se experimenta un daño por los riesgos del mar.

Art. 739. Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los agentes consulares en el extranjero, siendo españoles los contratantes ó alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubieren verificado con intervención de corredor. (*Art. 842, Cód. 1829.*)

En este caso el documento lleva aparejada ejecución por lo dispuesto en el núm. 6º del art. 1429 de la Ley de Enjuiciamiento civil.

Art. 740. En un mismo contrato y en una misma póliza podrán comprenderse el seguro del buque y el de la carga, señalando el valor de cada cosa, y distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos, sin cuya expresión será ineficaz el seguro.

Se podrá también en la póliza fijar premios diferentes á cada objeto asegurado.

Varios aseguradores podrán suscribir una misma póliza. (*Artículos 844 y 845, Cód. 1829; 333, francés.*)

Pudiéndose asegurar lo mismo el buque que la carga, y con el fin de abreviar las operaciones del contrato, simplificándolas lo más posible, autoriza la ley que en un mismo documento ó póliza se puedan consignar ambos seguros siempre que se especifiquen distintamente los valores de las cosas aseguradas, de modo que caso de que unas perezcan y otras no, pueda, sin grandes inconvenientes, realizarse la apreciación y liquidación del daño.

Mediante esta fórmula, cuando el asegurador lo sea del buque y de la carga, realiza en un solo acto y por una sola póliza el hecho del contrato, que subsiste con todos los efectos de la ley cuando se han distinguido los distintos valores de las dos cosas aseguradas.

Como cada objeto puede ser apreciado distintamente, la póliza no sólo puede fijar sus premios, sino que debe consignarlos para mayor seguridad de los contratantes. Del mismo modo, cuando son varios los aseguradores del buque y de la carga, pueden suscribir una misma póliza, realizando en un acto y un contrato lo que en otro caso se exige en distintos, llevando consigo una serie de molestias y retrasos que deben evitarse en todas las transacciones comerciales, para las que han de facilitarse siempre los medios, como hace el legislador en el artículo á que nos referimos.

Art. 741. En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.

Si el buque en estos casos sufre accidente de mar, estará obligado el asegurado á probar, además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos, y su valor, para reclamar la indemnización. (*Art. 846, Cód. 1829; 821, alemán.*)

En los seguros de mercaderías, pues, puede omitirse la designación de las mismas; pero esta falta obliga al asegurado á probar el valor de las cosas que han corrido el riesgo, así como su salida del puerto y su embarque.

Por las mismas dificultades de la prueba no es probable que ningún cargador se aventure á esta clase de seguros, que tendrían que justificarse por libros y facturas de adquisición ó por el precio usual y corriente de las cosas en el lugar del embarque, comprendiendo en éste los derechos pagados y los gastos que ocasionaron las cosas para su instalación y conducción á bordo.

Art. 742. Las pólizas del seguro podrán extenderse á la orden del asegurado, en cuyo caso serán endosables. (*Art. 847, Código 1829.*)

Las pólizas pueden extenderse á la orden, y por consiguiente, son documentos de crédito de fácil negociación, sujetándose á lo dispuesto para

los títulos á la orden. Por este medio se realizan en mayor escala las transacciones mercantiles, y las pólizas facilitan á los comerciantes capital, cuando se vean necesitados de él, sirviéndoles el seguro de medio de adquisición, bien para realizar un préstamo, ó bien para transmitir por medio de endoso los objetos asegurados.

§ 2º

De las cosas que pueden ser aseguradas, y de su evaluación.

Art. 743. Podrán ser objeto del seguro marítimo:

- 1º El casco del buque en lastre ó cargado, en puerto ó en viaje.
- 2º El aparejo.
- 3º La máquina, siendo el buque de vapor.
- 4º Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.
- 5º Víveres y combustible.
- 6º Las cantidades dadas á la gruesa.
- 7º El importe de los fletes y el beneficio probable.
- 8º Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada. (*Arts. 782 y 783, Cód. alemán; 168, ley belga; 334, Cód. francés; 606, italiano.*)

Pueden ser objeto del seguro todas las cosas que manifestándose realmente corren el peligro de perderse. En este sentido, las disposiciones de este artículo concuerdan con las del 848 del Código anterior, agregándose al seguro la máquina en los buques de vapor, y el flete y el beneficio probable que se hallaba prohibido en la legislación de 1829.

Con respecto de estas innovaciones, nos parece oportuno reproducir los siguientes párrafos de la exposición de motivos que precedía al proyecto de 1882:

«Natural era, por consiguiente, que al codificar de nuevo esta parte de la legislación mercantil marítima, se verificasen grandes cambios, que de un lado pusiesen en armonía los principios por que se rige este contrato con los que sirven de base al nuevo Código, y de otro completasen y aclarasen los puntos que hasta el presente han sido motivo de controversia.

»En cuanto á lo primero, es innegable que el contrato de seguros ma-

ritimos se encuentre actualmente aprisionado por limitaciones y prohibiciones que ahogan la acción creadora del espíritu mercantil. Para convenirse de esta verdad, basta recordar que el Código vigente prohíbe asegurar el flete del cargamento existente á bordo, las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento, las cantidades tomadas á la gruesa, los premios de los préstamos hechos á riesgo marítimo, el total valor de los efectos pertenecientes al capitán ó al cargador que vaya á bordo con los mismos, y, por fin, los buques por más de las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos.

»Todas estas prohibiciones, que están inspiradas en una errónea apreciación de la naturaleza jurídica de dichos objetos, ó en el sistema preventivo, que consiste en llevar al hombre por la mano para que no se perjudique, han desaparecido del proyecto, unas como contrarias al concepto más espiritualista que tiene formado la ciencia moderna de las cosas jurídicas, y otras como opuestas al principio de libertad de contratación, que es una de las bases del nuevo Código.

»Que los fletes de cargamento existentes á bordo son cosas que tienen existencia jurídica, real y positiva; que se hallan expuestos al peligro de perderse en todo ó en parte, por accidentes marítimos, y que, en este sentido, pueden ser objeto del contrato de seguros, quedó demostrado cumplidamente al tratar del contrato de préstamo á la gruesa con el cual tantos puntos de analogía ó semejanza ofrece. De igual modo deben considerarse los beneficios ó ganancias que se espera obtener del cargamento, los cuales, aunque no existan en el espacio, tienen existencia real en el tiempo, como las cosechas que espera recoger el labrador, y contra cuya pérdida suele precaverse por medio del seguro terrestre. Y los mismos fundamentos son aplicables á los premios ó intereses pactados en los préstamos á la gruesa, los cuales, de igual modo, pueden ser objeto del contrato de seguros. Y en cuanto á la prohibición impuesta al mutuario en aquellos contratos, de asegurar el capital y los intereses, en el caso de que se vea obligado á pagarlos, por haber llegado á buen puerto el buque ó la carga, también carece de fundamento, toda vez que este contrato reúne los caracteres esenciales del seguro marítimo, como no ha podido menos de reconocer uno de los más doctos juriseconsultos modernos en materia comercial, á pesar de profesar un criterio distinto sobre este particular. Finalmente, la prohibición de asegurar las naves por todo su valor y el cargamento por más de los nueve décimos de su importe, no tiene otro apoyo que el temor á los abusos que podrían cometer el capitán ó naviero y los cargadores, si no tuviesen interés alguno en la conservación del buque ó cargamento asegurados.

»Esta misma consideración es la que invocan los sostenedores del sistema preventivo, aplicado al contrato de seguros, para justificar las demás prohibiciones que descansan en anticuadas teorías jurídicas. Cuán débil sea este argumento basado en el temor á los abusos de la libertad en el orden de la contratación privada, lo demuestra la misma ineficacia de los remedios con que se pretende atajarlos, y la imposibilidad absoluta de llevar á la práctica la aplicación lógica de un principio que despoja al hombre de la noble prerrogativa de agente libre y responsable de todas sus obras.

»Inspirándose, por tanto, el proyecto en estos principios fundamentales, ensancha la esfera de acción del individuo en todo lo relativo al contrato de seguros marítimos, permitiendo que se celebre sobre todo lo que sea materia de transacciones mercantiles sujetas al riesgo de la navegación, y cuyo valor pueda fijarse de una manera determinada.

»En su consecuencia, declara que puede constituirse el seguro marítimo sobre el importe de los fletes y del beneficio probable del cargamento, y sobre todo, el valor del buque ó de las mercancías, aunque contratase el seguro el capitán ó el dueño de las mismas que fuera á bordo, dictando las reglas oportunas acerca de la manera de celebrar el contrato de seguro sobre el flete devengado ó anticipado y sobre los beneficios. *É in interés que hace idéntica declaración acerca de la facultad de contratar el seguro sobre las cantidades tomadas á la gruesa y los premios de los préstamos, en el mero hecho de suprimir los textos que en el Código vigente declaran nulo el seguro contraído sobre estas cosas.*»

Se ven por los anteriores párrafos no sólo justificados los números del artículo á que nos referimos, sino también incluidos otros extremos que prohibía el Código de 1829.

El Código ha sido en esto verdaderamente amplio, dejando campo á la contratación; y como en la exposición de motivos también se manifiesta, el acto de declarar nulo y no permitir el seguro marítimo sobre la vida de tripulantes y pasajeros, no obedece ni á preocupación de escuela ni á otra consideración que no sea la de que, como esta clase de seguros se rigen por reglas propias, á ellas debe irse á buscarlos, no confundiendo unos con otros, cuando esto sólo serviría para crear entorpecimientos y embrollos.

Siendo objeto del seguro marítimo todas aquellas cosas que tengan un valor fijo y puedan determinarse en una cantidad, los fletes tienen una razón lógica para ser objeto de este contrato, así como todo aquello que reuniendo las mismas condiciones, no sea, como el seguro de la vida, un acto especial con reglas propias para él, que no deba consiguientemente trasplantarse de unas á otras leyes por el solo capricho del legislador.

Art. 744. Podrán asegurarse todos ó parte de los objetos expresados en el artículo anterior, junta ó separadamente, en tiempo de paz ó de guerra, por viaje ó á término, por viaje sencillo ó por viaje redondo, sobre buenas ó malas noticias. (Art. 849, Cód. 1829; párr. 1º, 2º y 3º, 335, francés.)

Art. 745. Si se expresare genéricamente en la póliza que el seguro se hacía sobre el buque, se entenderán comprendidos en él las máquinas, aparejo, pertrechos, y cuanto esté adscrito al buque; pero no su cargamento, aunque pertenezca al mismo naviero. (Artículo 850, Cód. 1829.)

En el seguro genérico de mercaderías no se reputarán comprendidos los metales amonedados ó en lingotes, las piedras preciosas ni las municiones de guerra.

El seguro puede ser general ó particular, bien comprenda en conjunto todas las cosas aseguradas, ó bien se refiera á ciertas y determinadas solamente. Puede, en este sentido, asegurarse la máquina, sin estarlo el buque, ó ambas cosas ser objeto de seguros separados; y puede, finalmente, asegurarse el buque á sin otra determinación, en cuyo caso se consideran aseguradas todas las cosas que forman y componen una nave. El cargamento en este caso no se considera asegurado, porque no forma parte de la nave, sino que éste es un medio para su conducción, perfectamente distinto y con independencia del cargamento. Lo mismo ocurre en el seguro genérico de mercaderías, en el cual no se consideran comprendidos ciertos valores que deben serlo particularmente, y no en la forma general que se adopta para aquella clase de contratos.

Modifican notablemente las condiciones del seguro el que éste se haga en tiempo de paz ó de guerra, por lo que ya hemos manifestado anteriormente al ocuparnos del concepto de este contrato; el que se realice por viaje ó á término, por razón del tiempo; el que sea por viaje redondo ó sencillo, por la disminución ó continuidad del riesgo, y el que se extienda sobre buenas ó malas noticias, porque esta es una forma que hace doblemente aleatorio el contrato.

Art. 746. El seguro sobre flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante ó el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido á cuenta de su flete sino cuando hayan pactado expresamente que, en caso de no devengarse aquél

por naufragio ó pérdida de la carga, devolverán la cantidad recibida.

Art. 747. En el seguro de flete se habrá de expresar la suma á que asciende, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento. (*Arts. 801 y 802, Cód. alemán.*)

Si se permitiera el contrato sobre los anticipos hechos á cuenta, sin pacto de devolución por naufragio de la nave ó pérdida de la carga, no sólo resultaría que se aseguraba lo que no existía, sino también lo que de ningún modo podía correr el riesgo de perderse.

El contrato se funda en cosas reales, cosas manifiestas que puedan determinarse por una cantidad; y de qué modo se aseguraría un anticipo que no había de correr los riesgos de la navegación, porque el asegurado lo tenía en su poder? Sería verdaderamente inmoral este contrato.

Supongamos que A asegura á B los fletes que ascienden á 5.000 pesetas, y que B. ha recibido á cuenta de la totalidad 2.000 antes de embarcarse. Se hace el buque á la mar y naufraga, y B. reclama de A 5.000 pesetas, siendo así que sólo ha perdido 3.000. El único medio lícito de que esta reclamación prosperase, sería el pacto previo de devolución de las 2.000 pesetas á los que las anticiparon á cuenta del resto de los fletes devengados.

La regla se ajusta estrictamente á los principios de la moral y del derecho, que no permiten que nadie se enriquezca con daño y perjuicio de otro, como sucedería si se cobrasen seguros sobre riesgos que no se habían corrido, en cuyo caso lo aleatorio del contrario resultaría sólo para el asegurador sin molestia ni gasto ninguno para el asegurado.

Del mismo modo resultaría inmoral é injusto que un flete de valor de 5.000 pesetas, según el contrato de fletamento, se asegurara en 6 ó en 10.000. Las cosas pueden y deben asegurarse por su valor, y la aspiración de quien las posee es no perderlas ó poderlas adquirir de nuevo como las tenía, en caso de pérdida; pero honradamente no puede aspirarse á pagar una prima con el propósito de engañar al asegurador, y lucrarse á costa suya en el caso entonces favorable y dichoso de ser víctima de un siniestro marítimo.

Art. 748. El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrá de consignarse en la póliza:

1º La cantidad determinada en que fija el asegurado el benefi-

cio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino.

2º La obligación de reducir el seguro, si, comparado el valor obtenido en la venta, descontados gastos y fletes, con el valor de compra, resultare menor que el valuado en el seguro.

El seguro de beneficios es una consecuencia lógica del seguro establecido sobre los fletes. Siendo las mismas las causas por que se prohibían en la legislación anterior ambos, rebatidas éstas, prevalecen en pro del uno las mismas razones que autorizan al otro.

No se trata de cosas que no existen, sino que, como hemos manifestado en otro lugar al ocuparnos de los fletes, se trata de las que tienen una existencia real y positiva, y corren el peligro de perderse por los riesgos del mar, elementos todos constitutivos del seguro.

Los que cargan un buque con mercaderías se proponen realizar con ellas un lucro estimando la relación existente entre la demanda y la oferta, y sumando los gastos que ocasiona el mismo transporte y todos los accesorios al mismo, para deducir por el precio que alcanzarán las cosas en el lugar de la venta el beneficio que las mismas han de rendir al vendedor.

Estas ganancias esperadas sin constituir un hecho terminante, cierto y seguro, tienen, sin embargo, una razón y una lógica que en el comercio sólo es destruida por la fatalidad.

Para demostrar el hecho, basta un solo ejemplo: A transporta naranjas de Valencia á Londres; estas naranjas se compran en el mercado valenciano á tres pesetas ciento, y los transportes y aduanas y la pérdida que el género sufra, eleva el ciento á cinco pesetas, y en Londres se venden á 15; el beneficio esperado, en vista del valor del género, resulta de 10 pesetas por cada centenar de naranjas.

Siendo, como es cierto, que se realiza este beneficio por existir tal diferencia en los precios, ¿no es este lucro esperado racional y lógico?

En tal concepto, es innegable la razón del seguro de beneficios, establecido en provecho de los comerciantes, y para mayor seguridad, y dando mayor campo á las especulaciones y al arrojío mercantil, muchas veces retraído y receloso, ó teniendo que pelear de temerario.

El Código en esta materia ha legislado con sabia previsión, porque no hace del seguro un contrato que pueda perjudicar al asegurador en beneficio del asegurado, cuyo lucro vendría á ser lo único efectivo, dada una arbitrariedad en la forma de contratar, sino que obliga á los contratantes á que consignent en la póliza, en primer término, la cantidad en-

que fija el asegurado el beneficio una vez arribado con felicidad y vendido el cargamento en el puerto de destino. Mediante este requisito, al asegurador importa hacerse cargo del contrato que va á celebrarse, estudiándolo con conocimiento bastante para no comprometerse, sino á lo que probablemente, y siguiendo las cosas su curso normal, ha de dar como resultado la empresa mercantil objeto del contrato.

El segundo punto es también de verdadera importancia. Ya hemos dicho que no basta al que se asegura hacerlo de las cosas, sino que también busca con ellas un beneficio que realiza, mediante el seguro, en el caso de que las pierda por un riesgo del mar, y á este punto se refiere la última parte de nuestro párrafo anterior, porque en el caso de llegar felizmente las mercaderías y de venderse, resultando menor beneficio que el pactado por el núm. 1º de este artículo, el seguro se reduce por imposición expresa de la ley.

Este segundo punto de la ley nos parece algo apartado del principio que sienta el legislador cuando no le parece digno llevar al hombre como de la mano eternamente, y sujeto á una tutela que es en muchos casos contraria al principio de libertad y al de la propia personalidad humana.

El segundo número del artículo está escrito en beneficio del cargador, que es á quien importa la reducción del seguro, y con él la de la prima del mismo; pero poniendo en absoluto olvido al asegurador, que en el caso de pérdida de las cosas las satisface con arreglo al núm. 1º.

Á nuestro entender, bastaba con la consignación del primero de los requisitos, pues debe suponerse siempre que las personas que intervienen y realizan estos contratos son conocedoras de las cuestiones que envuelven, y que se comprometen, en su consecuencia, á lo que pueden y deben comprometerse: ni en más ni en menos. Además de lo dicho, salta á la vista una intrusión de la ley en la voluntad de los contratantes, y cuando el perjuicio que pudiera seguirse es conocido y estimado de todos, y una especie de riesgo nuevo que corre el asegurado, pagando prima de más si llega felizmente, y el asegurador dando mayores beneficios que los efectivos si las cosas perecen por riesgos del mar.

Es evidente que hay en esta cuestión algo que limita la acción de los contratantes, y mucho creado á favor de uno de ellos sin nada en compensación para el otro.

La cláusula, como dejamos manifestado, se ha hecho para el asegurado y en beneficio de la prima que ha de pagar, no para el asegurador, que en caso de pérdida satisface el beneficio prefijado en la póliza.

Art. 749. Podrá el asegurador hacer reasegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo ó en parte, con el mismo ó dife-

rente premio; así como el asegurado podrá también asegurar el coste del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador. (*Art. 852, Cód. 1829; 793, alemán; 342, francés.*)

Este artículo viene en previsión de que no convenga al asegurador continuar el contrato, y como una vez realizado el acto, éste no puede rescindirse ni modificarse sin el concurso de todas las voluntades que intervinieron en él, el legislador concede la reaseguración en beneficio del asegurador, que no necesita la voluntad del asegurado para realizarla.

El hecho es una subrogación especial, porque el reasegurador viene á ocupar el puesto del asegurador primero, corriendo con todos los riesgos estipulados por éste, mediante la prima que se estipule.

Perdidas las cosas aseguradas, claro está que el asegurado se dirigirá contra el asegurador, que es la persona con quien trató, y por consiguiente, la que contrajo las obligaciones del acto, sin que para nada tenga que entenderse con el reasegurador.

El asegurador á su vez tiene con el reasegurador las mismas acciones que contra él ejercite el asegurado.

El asegurado puede por su parte asegurar el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador, y de este modo garantiza el asegurador del reasegurador el cumplimiento de los deberes de éste en el caso de que sobrevenga un siniestro marítimo. El acto constituye una verdadera fianza, con la especialidad de la forma propia de estos contratos.

En cuanto al aseguramiento del coste del seguro por el asegurado, reproducimos, para su fácil comprensión, el siguiente ejemplo de los señores Gómez de La Serna y Reus y García en sus comentarios al Código de 1829: «Un comerciante hace asegurar un capital de 6.000 duros al 40 por 100: la prima será 600 duros. Si la expedición es feliz, los 600 duros serán pérdida para el asegurado; y si es desgraciada, recibirá su capital con deducción de la prima, es decir, recibirá 5.400 duros; de modo que bien se salve, bien perezca lo asegurado, siempre tendrá una pérdida de 600 duros. Pero si asegura la prima también con el mismo premio del 40 por 100, entonces, si el viaje es feliz, perderá 660 duros; y si es desgraciado, le tendrá que abonar el asegurador 5.400 duros por el capital asegurado, y 540 por la aseguración de la prima; es decir, que percibirá entre todo 5.940 duros, limitando su pérdida á 60 duros.

Art. 750. Si el capitán contratare el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que las portearse, se de-

jará siempre un 10 por 100 á su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario. (*Art. 853, Cód. 1829.*)

El Código anterior no dejaba como éste el pacto en contrario, mediante el cual puede ó no, libremente, dejarse el 10 por 100 á riesgo del cargador ó del capitán, porque se estimaba deber en estas personas de correr con esta parte, para excitarlos, no sólo en el cumplimiento de sus deberes, sino en el mayor celo y vigilancia de las cosas. Dado el principio de libertad en la contratación, la medida adoptada por el Código vigente es la justa; cuando no media pacto ninguno, el capitán y el cargador que va en el mismo buque corren parte del riesgo, y cuando hay pacto, la voluntad de los contratantes es la ley del contrato.

Art. 751. En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre el seguro las cuatro quintas partes de su importe ó valor, y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, á no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario.

En este caso, y en el del artículo anterior, habrá de descontarse del seguro el importe de los préstamos tomados á la gruesa. (*Artículo 854, Cód. 1829.*)

Las disposiciones de este artículo se refieren á los mismos principios y se inspiran en la misma previsión á que nos referimos, ocupándonos del artículo precedente.

Art. 752. La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude ó malicia.

Si apareciere exagerada la evaluación, se procederá según las circunstancias del caso, á saber:

Si la exageración hubiere procedido de error y no de malicia imputable al asegurado, se reducirá el seguro á su verdadero valor, fijado por las partes de común acuerdo ó por juicio pericial. El asegurador devolverá el exceso de prima recibida, reteniendo, sin embargo, medio por 100 de este exceso.

Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegu-

rador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda. (*Arts. 856 y 857, Cód. 1829; 797, alemán; 188, 189 y 190, ley belga; 336, Cód. francés.*)

La suscripción de la póliza crea una presunción *juris tantum* acerca de la exactitud de los objetos evaluados en ella, y en su virtud se supone que se admitió como exacta la evaluación y que lo es en realidad, mientras no se demuestre lo contrario.

La demostración incumbe al que impugna la evaluación suscrita por él mismo, valiéndose para ello de todos los medios de prueba, y dando como resultado la nulidad ó la reducción del seguro, según haya habido mala fe ó error por parte del que consignó el valor de los objetos asegurados. Los dos casos, el de error y el de fraude, son objeto de las disposiciones de este artículo para determinar la regla de procedimiento á que deben sujetarse los contratantes. El principal de los elementos es, sin duda, el juicio de peritos, que pueden determinar con exactitud el valor real de los objetos asegurados, y si su dictamen fuese que había exageración, en este caso, reduciéndose la póliza, el asegurado perdería el medio por 100 del exceso como castigo impuesto á su falta de celo y á la ninguna diligencia puesta en el cuidado de sus propios asuntos, cuyos resultados pudieran haber cedido en perjuicio de otro.

No puede menos de apreciarse equitativo el interés impuesto al exceso, porque el error no es descargo para quien tiene la obligación de conocer con toda exactitud lo que tan directamente le interesa, como son las cosas propias, con las cuales, por su indolencia ó falta de actividad, puede ocasionar pérdidas á un contratante que se fió de su buena fe y de la moralidad que debe suponerse en todo comerciante.

Cuando no existe error, y el exceso de evaluación obedece á un fraude que se propone realizar el asegurado, entonces la pena es distinta; el asegurador hace suya la prima, no responde del seguro y entrega al otro contratante á los Tribunales para que le juzguen y castiguen en el grado de criminalidad que corresponda al delito cometido. ®

Art. 753. La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se hubiere fijado en extranjera, se hará al curso corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza. (*Art. 858, Cód. 1829; 170, ley belga; 338, Cód. francés; 613, italiano.*)

De este modo se evitan fraudes y contiendas sobre el valor de las dis-

tintas monedas, sobre todo cuando se trata de países en los que no rige el sistema métrico, como ocurriría tratándose de reducir libras esterlinas ó *dollars* á pesetas.

Art. 754. Si, al tiempo de realizarse el contrato, no se hubiere fijado con especificación el valor de las cosas aseguradas, se determinará éste:

1º Por las facturas de consignación.

2º Por declaración de corredores ó peritos, que procederán tomando por base de su juicio el precio de los efectos en el puerto de salida, con más los gastos de embarque, flete y aduanas.

Si el seguro recayere sobre mercaderías de retorno de un país en que el comercio se hiciera sólo por permuta, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida, con todos los gastos. (*Arts. 859 y 860, Cód. 1829; 339 y 340, francés.*)

Obedece á una lógica de procedimiento todo el artículo, y su última disposición, sobre todo, en armonía con la del 340 del Código francés, señala en las permutas como valor el que tengan los objetos dados á cambio de las mercaderías en el puerto de su embarque, agregando á su valor los gastos ocasionados en el transporte que imprimen mayor altura en los precios.

Lo conveniente es observar estrictamente la ley y consignar en la póliza todos los detalles, con objeto de evitarse estas regulaciones, en las que siempre surgen disgustos para las partes que contrataron, cualquiera que sea la resolución que recaiga en definitiva.

§ 3º

Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.

Art. 755. Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por alguna de las causas siguientes:

1º Varada ó empeño del buque, con rotura ó sin ella.

2º Temporal.

3º Naufragio.

4º Abordaje fortuito.

5º Cambio de derrota durante el viaje, ó de buque.

6º Echazón.

7º Fuego ó explosión, si aconteciere en mercaderías, tanto á bordo como si estuviesen depositadas en tierra, siempre que se hayan alijado por orden de la autoridad competente, para reparar el buque ó beneficiar el cargamento; ó fuego por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor.

8º Apresamiento.

9º Saqueo.

10. Declaración de guerra.

11. Embargo por orden del Gobierno.

12. Retención por orden de Potencia extranjera.

13. Represalias.

14. Cualesquiera otros accidentes ó riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto. (*Art. 861, Cód. 1829; 824, alemán; 178, ley belga; 350, Cód. francés; 615, italiano.*)

La principal obligación en todo seguro es la de satisfacer por el asegurador las pérdidas que en sus cosas haya experimentado el que se aseguró por los riesgos del mar. Entre estas pérdidas, se cuenta la parte que por averías comunes tenga que pagar el asegurado, conforme á las reglas de que nos ocuparemos más adelante al tratar de las averías. Como regla general, puede decirse que todas las pérdidas ó menoscabos que experimenten las cosas por los riesgos del mar corresponde exclusivamente al asegurador de las mismas.

Al ocuparse de esta clase de accidentes, para los que se ha creado el seguro, dicen Lyon-Caen y Renault que «pueden definirse los que se realizan ó sobrevienen por el mar mismo, bien sean producidos por la acción de los elementos, ó bien lo sean por el hombre. No es necesario, añaden, que el mar sea la causa del siniestro; en general, basta con que sea teatro del mismo.»

Mediante estos principios, no basta que el mar sea teatro, sino que es preciso que sea con motivo suyo el siniestro, bien por accidentes del ele-

mento en que se navega, bien porque los que sobrevengan sobre él hagan más sensible la situación de los que lo sufren.

Puede darse el caso de una arribada forzosa con averías, cuya reparación se haga precisa é inmediata, y que una vez arribado el buque, se practique la descarga del mismo, y se depositen en la forma legal establecida los géneros de cargamento, ocurriendo también durante las reparaciones de la nave, un incendio, un hundimiento, una inundación, etc., en el almacén de depósitos, siniestro que ocasione la pérdida total ó parcial del cargamento. En estas circunstancias, no cabe vacilación ni duda: de los objetos perdidos responde el asegurador del riesgo marítimo, porque por un accidente del mar se han originado las situaciones sucesivas, que eran necesarias para la conservación de los géneros, y en las cuales han perecido á consecuencia del riesgo que las colocó en la situación en que se hallaban al perderse.

Toda pérdida ó menoscabo, repetimos, que provenga de accidentes del mar, sin que sea preciso que se realice sobre el mismo, corresponde al que aseguró esta clase de riesgos y peligros.

Antes de detallar los puntos esenciales del artículo, á fin de hacerlo más comprensible, aclararemos algunos de sus términos.

Se entiende por *varada*, el acto de encallar la embarcación en un banco de arena, en las peñas ó sobre la costa.

Es *naufragio*, la pérdida ó ruina del buque, desaparezca ó no éste debajo de las olas, desde el momento en que no es posible utilizarlo para la navegación.

El *abordaje* es el choque de una nave con otra.

Se llama *derrota*, al rumbo determinado de los buques durante una navegación.

Por *echazón* se entiende, el acto de arrojar la carga y las cosas que hacen peso para aligerar el buque durante un temporal.

Con idea clara de estos términos es verdaderamente sencilla y comprensible la explicación del artículo de que nos ocupamos. La *varada* de un buque, con ó sin rotura, puede en algunas ocasiones equivaler al naufragio, porque la encalladura es de tal género que no es posible sacar al buque de su empeño y se hace preciso abandonarlo. Pero, aun dándose el caso sin rotura, y con la fortuna de poder desencallar, bien valiéndose de las mareas, bien de cualquiera otra circunstancia, los géneros embarcados pueden sufrir pérdidas por las mismas consecuencias del choque, las cuales se definen perfectamente como riesgos del mar; y nada decimos cuando hay rotura de alguna cuaderna, del timón, etc., y cuando las aguas inundan una parte del buque, porque el caso entonces no ofrece duda de ninguna clase.

En los temporales, prescindiendo del gravísimo riesgo que corren los hombres, y concretándonos á la lucha del buque con los elementos, los géneros embarcados suelen sufrir notablemente; puede llegarse por esta causa hasta la echazón, y en último término hasta el naufragio, siendo consecuencia frecuente de todo temporal, la pérdida de botes y aparejos, y el corte de palos, cuyos menoscabos provienen de riesgos que corren á cargo del asegurador del buque, ó del cargamento, según los casos.

El abordaje ha de ser fortuito, para que sea objeto del seguro y corresponda al asegurador. No se comprendería que el abordaje premeditado, el que se buscó por el capitán del buque, fuera á cargo de los aseguradores, porque no se trataría entonces de un contrato aleatorio, sino de un contrato en el cual una de las partes iba á dedicarse á abordar los buques que encontrase, en la seguridad de proporcionarse tal distracción á costa de un asegurador cualquiera. Ha de ser fortuito, hijo de la casualidad, que provenga de otra nave, ó por una necesidad que constituya la única salvación del buque.

Entendemos nosotros que el abordaje, buscado por el mismo capitán del buque, puede y debe en ciertas circunstancias considerarse como fortuito, para los efectos de que corra por los aseguradores. Un buque de comercio se ve, por ejemplo, atacado por piratas ó enemigos de su nación; se defiende primero con las armas de fuego de que disponga, y después, contando con sus buenas condiciones marineras, pone la proa á uno de los barcos que le atacan, lo echa á pique, y se salva, pero no sin desperfectos ni averías considerables. Este abordaje, ¿es ó no fortuito? Es tan fortuito como el temporal, el naufragio ó el fuego, que no se esperan, y que se afrontan con valor para vencerlos cuando se tienen.

Con respecto del cambio de derrota ó de buque, haremos constar que no ha de ser voluntario ni anterior al viaje, á menos que se tenga el consentimiento de los aseguradores (véase el núm. 4º del artículo siguiente). Cuando el cambio es forzoso, como viene á resultar en definitiva en provecho de los aseguradores, puesto que debe causarse por algún peligro evidente y cierto, justo es que siga, aun en tales condiciones, subsistente el seguro y las responsabilidades de los contratantes.

En cuanto al caso de fuego, Lyon-Caen y Renault distinguen los casos en que éste provenga por caso fortuito, vicio propio de las cosas, ó falta del capitán. El reconocimiento de la causa que lo ocasiona es importante, dicen, porque, en principio general, el asegurador no corre el riesgo de los vicios de las cosas aseguradas ni de la baratería del patrón.

El fuego en un buque puede presumirse *juris tantum* fortuito, porque sus consecuencias son de tal índole, que á las mismas personas interesa el evitarlo. Son tantas y tan diferentes las causas que pueden producirlo, que

el haber hecho el Código la indicación de fortuito, hubiera sido ocasión de mil litigios. Es evidente que nadie responde de la mala fe, de la baratería, ni de la intención de perjudicar que pueda existir en el ánimo y en la conducta de una persona; pero también es cierto que la buena fe se presume mientras no se demuestre lo contrario, y en este sentido, que es el de nuestra legislación, el asegurador es siempre responsable de esta clase de siniestros. Ahora bien; ¿prueba el asegurador que el fuego se originó por vicio propio de las cosas ó por causa del capitán? En este caso cesará legalmente su responsabilidad, por recaer sobre quien fué causa del siniestro ó no acondicionó las cosas en la forma que se previene cuando se trata de sustancias ó géneros de fácil combustión.

La combustión espontánea en las carboneras es un caso frecuente, que puede, sin embargo, evitarse, usando de ciertas precauciones conocidas por los hombres de mar y por los mineros.

Nada es menester decir del apresamiento, que ofrece gran claridad en su explicación, como otros puntos sobre los que hemos pasado; pero con respecto del saqueo, si diremos que es preciso que se cometa á bordo, y usando de fuerza y violencia á mano armada, porque el robo ó hurto, de otra suerte, se consideran culpa del capitán, y no van, por consiguiente, á cargo de los aseguradores, si no ha mediado pacto expreso en contrario. (Véase el núm. 5º del artículo siguiente.)

La declaración de guerra; el embargo por orden del Gobierno, siempre que no lo motive el comercio de contrabando, en cuyo caso serían cómplices los aseguradores; las represalias, que es un elemento de la guerra para destruir el comercio de las naciones enemigas, y devolver daño por daño; y, en conjunto, cualesquiera otros accidentes ó riesgos de mar, son de cuenta de los aseguradores.

El Código, en previsión de que algunos de estos riesgos no quieran correrse por los aseguradores, determinando las cosas objeto del seguro, da derecho á los contratantes para exceptuar las que no sean de su agrado, dejando así en mayor libertad á unas y á otras partes, y previniendo que lo que no se exceptúe, por estipulación, mencionándolo en la póliza, se considerará, como incluido en ella, en la forma del artículo.

Art. 756. No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan á las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza:

1º Cambio voluntario de derrotero de viaje, ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.

2º Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.

3º Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro.

4º Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.

5º Baratería de patrón, á no ser que fuera objeto del seguro.

6º Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

7º Falta de los documentos prescritos en este Código, en las Ordenanzas y Reglamentos de Marina ó de Navegación, ú omisiones de otra clase del capitán, en contravención de las disposiciones administrativas, á no ser que se haya tomado á cargo del asegurador la baratería del patrón.

En cualquiera de estos casos los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren empezado á correr el riesgo. (*Artículos 862, 863 y 864, Cód. 1829; 825, alemán; 182, 183 y 184, ley belga; 351, 352 y 353, Cód. francés; 617 y 618, italiano.*)

El artículo que precede á éste se ocupa de los riesgos que comprende la póliza, consígnense ó no se consígnen, y el presente se ocupa de los riesgos de que no responden los aseguradores, aun cuando no hayan tenido la previsión de consignar esta exclusión en la póliza del seguro.

Los cuatro primeros números pueden fácilmente abarcarse de una sola ojeada, recordando lo que en artículos anteriores hemos dicho con respecto de la consideración que merece á los aseguradores tanto el buque, por sus condiciones, como el capitán que sólo manda por su crédito y pericia, como la duración del viaje, y todos los demás accidentes y circunstancias que hacen menor el riesgo y hasta pueden evitarlo; recordando lo que anteriormente decíamos, puede venirse lógicamente en consecuencia de las razones que abonan la irresponsabilidad de los aseguradores cuando sin necesidad se cambia la derrota, ó el buque, ó se separa éste del convoy, ó prolonga el viaje, dirigiéndose á puertos más remotos, ó, en fin, se dictan disposiciones contrarias á las que se tomaron en la póliza de fletamento, y eran una garantía para los mismos aseguradores.

Todos estos actos realizados á espaldas, digámoslo así, de los que han de responder de sus consecuencias, redimen al asegurador de la obligación de pago y de las responsabilidades contraídas en la póliza.

En cuanto á la baratería del patrón, que consiste, según todos los autores, en sus faltas intencionales ó fraudulentas, con objeto de ocasionar daño al buque ó á las mercancías, se ha excluido de la póliza, por considerarse que no es un riesgo de mar. por más que, por razones de verdadera solidez, puede ser objeto del seguro. La baratería del patrón es un verdadero peligro que corren el naviero y el cargador desde el momento en que, como dice Émérigon, *las gentes de mar pueden olvidar sus deberes*, y con este olvido ocasionar pérdidas irreparables y cuantiosas. Si no es un riesgo de mar, porque el elemento no lo produce, es un riesgo que en el mar se corre, y que puede sin inmorality comprenderse para mayor seguridad del comercio.

Inspirado en estos principios, nuestro Código ha permitido siempre el seguro sobre la baratería, estimándola en cierto modo como un riesgo de mar que puede ser objeto de pacto especial entre las partes, sin que se considere tácito nunca, ni se pruebe de otro modo que por consignación del mismo en la póliza del seguro.

El vicio propio de las cosas no es ni puede considerarse nunca como un riesgo que pueda consignarse en una póliza de seguros.

Cuando las cosas por efecto de su propia naturaleza ó del medio de conducción se deterioran, merman ó derraman, ó se destruyen, en fin, el asegurador no puede ser responsable. Obedeciendo á una ley fatal, las mercaderías, los géneros y los productos se alteran y se pierden en un espacio de tiempo breve, y esta ley natural pesa sobre las mismas cosas y sobre sus dueños, no sobre los que no pueden responder de aquello que necesariamente acontece sin los peligros del mar ni las molestias y quebrantos de la navegación.

Se trata de frutas que se pudren, de líquidos que fermentan y se salen de sus vasijas, de géneros que se enrancian ó se agrian y adulteran, y esto no es riesgo del mar ni riesgo que por el mar se corre, sino accidente desgraciado que sobreviene á las cosas por su propia naturaleza en el transcurso del tiempo.

Tratándose de la nave, debemos advertir que su vicio ó defecto propio es un riesgo que se corre y puede ser objeto del contrato; por ejemplo: un buque viejo ó de malas condiciones para el mar. Estos son verdaderos riesgos, de que debe tomar nota el asegurador antes de suscribir la póliza, porque no le sirven de excusa para redimirse de sus obligaciones.

Las faltas de documentos y la contravención á las disposiciones ad-

ministrativas, no son riesgos que corren de cuenta del asegurador si no se aseguró la baratería del patrón, porque constituyen infracciones castigadas por las leyes y reglamentos administrativos y de marina.

Es requisito esencial, cuando concurren los casos que hacen irresponsable al asegurador, para que éste haga suyo el premio, que haya comenzado á correrse el riesgo, pues sin riesgo no hay posibilidad de perfeccionamiento en el contrato de seguros.

Art. 757. En los seguros de carga contratados por viaje redondo, si el asegurado no encontrare cargamento para el retorno, ó solamente encontrare menos de las dos terceras partes, se rebajará el premio de vuelta proporcionalmente al cargamento que trajere, abonándose además al asegurador $\frac{1}{2}$ por 100 de la parte que dejare de conducir. (*Art. 866, Cód. 1829; 186, ley belga; 356, Cód. francés; 620, italiano.*)

No procederá, sin embargo, rebaja alguna en el caso de que el cargamento se hubiere perdido en la ida, salvo pacto especial que modifique la disposición de este artículo.

El art. 866 del Código de 1829 daba en este caso las dos terceras partes del premio. La equidad aconsejaba el $\frac{1}{2}$ por 100 como indemnización del contrato rescindido, y así se venía también reclamando por los comentaristas de la legislación anterior. El nuevo Código prevé el caso de que en el viaje de ida se haya perdido el cargamento, y como entonces el asegurador ha satisfecho el precio del seguro, justo es que se indemnice de una rescisión cuyo contrato le ha costado sacrificios, á no ser que se hubiere pactado obrar de otra manera, en cuyo caso prevalecerá la voluntad manifiesta de los contratantes.

Art. 758. Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida ó avería, por todos los aseguradores, á prorrata de la cantidad asegurada por cada uno. (*Art. 867, Cód. 1829.*)

Deben los aseguradores hacer determinación de las cosas aseguradas, no sólo porque en esta forma se sustancia con mayor facilidad cualquier

incidente que pueda surgir sobre el seguro, sino también porque se concreta el límite de la voluntad del asegurador en el contrato.

Realizado un aseguramiento entre varios, y comprendiendo todo el cargamento de un buque, sin especificar los objetos asegurados por cada uno de los aseguradores, el único medio racional de estimar la pérdida, es el consignado ya en la misma forma en el art. 867 del Código anterior, y aceptado por el vigente, hacer pagar la indemnización á prorrata de las cantidades aseguradas por cada uno, sin hacer distinción de objetos cuya determinación no mereció consignarse por los contratantes.

Por las mismas razones, y en virtud de lo ya dicho en toda esta parte de la legislación comercial, cuando los objetos del seguro se hayan determinado en la póliza, entonces cada asegurador responderá de los menoscabos ó destrucción de las cosas por él aseguradas, independientemente del resto del cargamento en cuyo seguro no interviniera.

Art. 759. Si fueren designados diferentes buques para cargar las cosas aseguradas, pero sin expresar la cantidad que ha de embarcarse en cada buque, podrá el asegurado distribuir el cargamento como mejor le convenga, ó conducirlo á bordo de uno solo, sin que por ello se anule la responsabilidad del asegurador. Mas si hubiere hecho expresa mención de la cantidad asegurada sobre cada buque, y el cargamento se pusiere á bordo en cantidades diferentes de aquellas que se hubieren señalado para cada uno, el asegurador no tendrá más responsabilidad que la que hubiere contratado en cada buque. Sin embargo, cobrará $\frac{1}{2}$ por 100 del exceso que se hubiere cargado en ellos sobre la cantidad contratada.

Si quedare algún buque sin cargamento, se entenderá anulado el seguro en cuanto á él, mediante el abono antes expresado de $\frac{1}{2}$ por 100 sobre el excedente embarcado en los demás. (*Arts. 868 y 869, Cód. 1829; 821, alemán; 194, ley belga; 361, Cód. francés; 621, italiano.*)

En este artículo se condensan los 868 y 869 del Código anterior. Abarca tres extremos:

Primero. Cuando por no haberse designado cantidad de cargamento á cada uno de los buques, el asegurado, en uso de su derecho, asigna á cada nave la cantidad que estima más oportuna. Es evidente, en este caso, que el asegurado tiene completa libertad de acción, no limitada por ningún

pacto especial, y que en virtud de ella el asegurador corre con los riesgos del mar que hagan desmerecer al cargamento, sin que pueda oponer como excepción la forma en que se distribuyeron las cantidades de carga entre los buques, ó en uno solo de los designados al efecto.

Segundo. En armonía con lo anterior, cuando determinada la cantidad correspondiente á cada buque, el asegurado distribuyese ésta en otra forma distinta, el asegurador no queda obligado á más de lo que aseguró y en la forma en que lo hizo, quedándole el derecho á un $\frac{1}{2}$ por 100 de lo que excediera en la carga convenida para cada nave. Dado el principio de libertad, y la regla de la Novísima Recopilación, cuya amplitud se refleja en estos actos, la obligación se concreta á la forma y al modo en que se contrajo y se manifestó por los contratantes libremente convenidos.

Tercero. Cuando un buque de los convenidos para transportar la carga, no la reciba, éste no se considerará en el seguro. La razón es sencilla; no bastan la prima y el riesgo, sino que se hace preciso cosa que paguen la una y corra el otro, y sin la existencia de éste es inverosímil el contrato. En este caso se entiende anulado el seguro en cuanto al buque, y no se impone gravamen, porque lo que falta en él paga un $\frac{1}{2}$ por 100 en los demás á causa del exceso de cargamento.

Art. 760. Si, por inhabilitación del buque antes de salir del puerto, la carga se transbordase á otro, tendrán los aseguradores opción entre continuar ó no el contrato, abonando las averías que hubieren ocurrido; pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, correrán los aseguradores el riesgo, aun cuando el buque fuere de diferente porte y pabellón que el designado en la póliza. (*Art. 870, Cód. 1829.*)

Inhabilitado el buque dentro del puerto en que se cargaron las mercancías, y trasbordadas éstas á otro, los aseguradores tienen derecho de continuar ó no su contrato. El asegurador, repetimos, cuando realiza el contrato de seguros, atiende, no sólo á la naturaleza de las cosas que asegura, sino también al medio de conducción; y como quiera que tanto el buque como el capitán pueden haber influido en su determinación favorable, así como en la cuantía de la prima impuesta, cuando el buque y el capitán son diferentes por un desperfecto de aquel en que habían de transportarse los efectos, ocurrido antes de salir del puerto, como varían las consideraciones que pudieron servir de base al acto, justo es que pueda modificarse el acto mismo, abonando las averías que hubieren ocurrido,

precedentes siempre de un riesgo considerado como marítimo y comprendido en el seguro.

Pero si es factible lo anterior por hallarse el buque en el mismo puerto en que recibió la carga, no ocurre otro tanto cuando el transbordo se efectúe una vez emprendido el viaje. Aun cuando el riesgo se considera desde el momento en que las mercaderías se hallan en la nave, el verdadero riesgo, el que lleva en sí consecuencias irreparables y siniestros á veces terribles, es el que comienza cuando el buque se ha dado á la mar emprendiendo el viaje cuya realización constituye su empresa. En este momento es cuando resulta verdaderamente grande y manifiesto el riesgo, siempre pequeño y reducido en los límites estrechos de un puerto, por inmenso que sea y poco seguro que parezca.

Emprendida la navegación, puesta en movimiento la máquina, desplegadas las velas, es cuando los riesgos consignados en la póliza revisten su mayor importancia, sin que quiera decir esto que en la nave anclada y al abrigo de puerto no se corran los mismos riesgos, sino que no revisten el mismo carácter. El riesgo es, como ya hemos dicho, un elemento constitutivo del seguro, y representa el hecho fatal que puede presentarse y destruir ó estropear el buque y el cargamento, y este riesgo se presenta á la salida del puerto en toda su magnitud, sin tierra en que abrigarse y con mares y horizontes dilatados por todos los extremos de la nave.

En tales circunstancias y momentos, si ocurre una inhabilitación del buque, no hay ocasión de consultar ni de oír pareceres, sino que debe asegurarse el cargamento realizando su transbordo, cuyo acto resulta siempre beneficioso para el asegurador y para el asegurado, sin pensar en el porte ni en el pabellón del nuevo buque, porque nadie preguntaría, hallándose pereciendo, el nombre de su salvador, cómo no fuera para mostrarse reconocido por sus actos.

El transbordo en tales circunstancias se hace preciso, puede ser hasta un medio de salvación del buque, y en su consecuencia, el acto es legítimo, el seguro subsiste, y el asegurador debe las averías que resultaron en definitiva en su beneficio.

Art. 761. Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se observará lo prescrito en el art. 733 sobre los préstamos á la gruesa. (*Art. 871, Cód. 1829; 341, francés.*)

Art. 762. En los seguros á término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado. (*Art. 827, Cód. 1829; 834, alemán; 611, párrs. 1º y 2º, italiano.*)

Como regla general se determina siempre con toda precisión el tiempo durante el cual corren los riesgos por cuenta del asegurador, porque no hasta lo que hemos manifestado como requisitos esenciales del contrato, sino que también se hace preciso que los riesgos se corran en la forma, lugares y tiempo convenido. El punto de partida y el de llegada son los límites del riesgo para los buques y para las mercaderías, cuando los contratantes no hubieren fijado tiempo en la póliza, pues cuando se ha fijado, entonces la voluntad es la ley del contrato, y por ella se conoce la extensión que se quiso dar al mismo y el compromiso que quiso contraerse.

Art. 763. Si por conveniencia del asegurado las mercaderías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para rendir el viaje, el asegurador hará suyo sin rebaja alguna el premio contratado. (*Art. 874, Cód. 1829.*)

Debe entenderse la descarga en puerto más próximo en el sentido de que éste sea de los de la escala del viaje, porque el cambio de ruta, siendo voluntario, exime al asegurador de la responsabilidad contraída, haciendo suyo, sin embargo, el precio estipulado. (*Art. 756.*)

Como quiera que el seguro se extendió para mayor distancia, y que el acortar éste es por *conveniencia del asegurado*, á él le corresponde estimar esta misma conveniencia, pesando en ella la totalidad de la prima estipulada. La formalidad de los contratos se quebrantaría para el asegurador disponiendo otra cosa, así como tampoco sería justo impedir al asegurado realizar su beneficio en una ocasión oportuna que se le presentase.

Puede ocurrir, por ejemplo, que A contrate con B un seguro sobre mercaderías que, embarcándose en Barcelona, han de ser vendidas en Cádiz, y que al hacer escala el vapor en Málaga, vea el asegurado que la venta de las mismas en este puerto le produce igual ó mayor ganancia de la que se había propuesto realizar en Cádiz, en cuyo caso A resuelve su desembarco y la venta de los géneros. En este caso se quebranta el contrato por parte de A, que si bien tiene derecho de realizar el mayor lucro que pueda, no tiene el de modificar su voluntad, defraudando las legítimas esperanzas del que las funda en una póliza de seguros.

Art. 764. Se entenderán comprendidas en el seguro, si expresamente no se hubieren excluido en la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación del buque ó de su cargamento. (*Art. 876, Cód. 1829; 350, francés; 619, italiano.*)

Afecta el contenido de este artículo á la formalidad de consignar las escalas en la póliza, por más que en realidad la mayor parte de las veces se omite este requisito.

El texto del artículo nos parece deficiente y poco en armonía con los principios en que se informa el legislador en el nuevo Código. Consigna el texto que no habiéndose *excluido expresamente* en la póliza, se entenderán comprendidas en el seguro las escalas que *por necesidad* se hicieren para la conservación del buque ó de su cargamento. Se comprende á primera vista que él ó el artículo es deficiente ó contradictorio. ¿Puede una arribada forzosa, aun en el caso de hallarse *excluido expresamente* el puerto, dar ocasión á discutir la legitimidad ó ilegitimidad del acto? ¿Es que la fuerza de los elementos no puede hacer que se tuerza la voluntad del hombre, imponiéndose á ella y dominándola? ¿Qué vale la *exclusión expresa* al lado de un temporal deshecho?

Ó el Código no ha dicho lo que queria decir en este artículo, ó ha dicho más de lo que podia decir.

La ruta ó derrota, que no puede modificarse sin consentimiento del asegurador, se altera, y no modifica el contrato, porque la fuerza del mar obliga á ello; la nave que no puede variarse, se cambia, y las mercaderías pasan á otra por naufragio ó averías que hagan necesario el acto, y una arribada á un puerto, si éste está *excluido expresamente*, no puede realizarse ni aun para la conservación del buque ó de su cargamento.

No es ni puede ser ésta la interpretación del artículo. Debe evitarse toda idea que conduzca por este camino, desvirtuando los principios fundamentales del Derecho. El legislador declara comprendidas en el seguro las escalas que, no estándolo, se hagan necesarias, si no se hallan excluidas; pero ante la fuerza del mar, ó de cualquiera de los riesgos que sobrevengan en él, el artículo nada significa en el sentido de anular el contrato por la arribada á un puerto de los *expresamente excluidos*.

De todas suertes, el artículo es pobre en su construcción, porque demuestra la *necesidad* de la arribada ó de la escala, *para la conservación del buque ó de su cargamento*, nada importa la exclusión del puerto adonde se llegó, pues equivaldría á decir al asegurado que su derrotero era inalterable siempre, y en todo caso, debiendo perecer en él antes que tocar la salvación si ésta se encontraba en un puerto excluido expresamente en la póliza de seguros.

En todo caso, en bien de la nave y de cuantas personas tienen interés en ella, se consideran comprendidas en el seguro las escalas que para satisfacer necesidades del buque ó del cargamento se realicen en puertos que no se hallen excluidos expresamente.

Un buque, por ejemplo, va de Barcelona á Cádiz con prohibición ter-

minante de hacer escala en Málaga. Se detiene en Cartagena, punto no consignado ni prohibido, para acomodar un cargamento de trigo que por resultas de un mal tiempo se ha desacondicionado y puede poner en peligro la nave; practicado el arreglo prosigue la derrota, y á la altura de Málaga un temporal deteriora el timón, da lugar á que se corte un palo, y el cargamento vuelve á constituir un peligro para el equilibrio de la embarcación, de resultas de lo cual, el capitán, oídos sus oficiales, hace escala en Málaga. Por el primer acto, la escala se considera comprendida en el seguro, y era necesaria para la conservación del buque y del cargamento; por el segundo, la fuerza del mar hace lícita la contravención de lo prohibido; y en ambos casos, la conservación y la salvación legalizan el acto.

Art. 765. El asegurado comunicará al asegurador por el primer correo siguiente al en que él las recibiere, y por telégrafo, si lo hubiere, las noticias referentes al curso de la navegación del buque asegurado, y los daños ó pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, y responderá de los daños y perjuicios que por su omisión se ocasionaren. (*Art. 877, Cód. 1829; 822, alemán; 626 y 627, italiano.*)

Viene este artículo á complementar lo dispuesto en el 877 del Código de 1829, de acuerdo también con las opiniones de los comentaristas de aquella legislación comercial. Aquel Código no determinaba el momento en que se habían de comunicar las noticias, así como omitía también la responsabilidad en que incurría el que dejase de cumplir el precepto de la ley. La nueva legislación suple aquellos vacíos con notable acierto, porque no sólo precisa el correo por el que se han de comunicar las noticias al asegurador, sino que, teniendo en cuenta los medios modernos de comunicación, señala el telégrafo para poner en conocimiento del interesado aquellas noticias de que tal vez dependa la salvación de lo asegurado.

La omisión por parte del asegurado le hace responsable de los daños y perjuicios que se originen al asegurador por ignorancia de las noticias.

Art. 766. Si se perdieren mercaderías aseguradas por cuenta del capitán que mandare el buque en que estaban embarcadas, habrá aquél de justificar á los aseguradores la compra, por medio de las facturas de los vendedores; y el embarque y conducción en el buque, por certificación del Cónsul español, ó Autoridad competen-

te, donde no lo hubiere, del puerto donde las cargó, y por los demás documentos de habilitación y expedición de la aduana.

La misma obligación tendrán todos los asegurados que naveguen con sus propias mercaderías, salvo pacto en contrario. (*Artículo 878, Cód. 1829; 174, ley belga; 354, Cód. francés; 628, italiano.*)

El objeto de este artículo es libertar á los aseguradores de una mala fe por parte del capitán ó del cargador. Siendo uno ú otro dueños de las mercaderías aseguradas, y viajando con ellas, pueden en el caso de un siniestro, suponer que se embarcaron más, ó que se embarcaron las que dejaron de ser embarcadas, haciendo que el asegurador satisfaga el seguro por cosas que no han corrido riesgo ninguno ni han existido siquiera en poder del asegurado, ni, por consiguiente, en el buque perdido.

Mediante la justificación por medio de las facturas y el embarque y conducción de las mercaderías, nacerá la obligación de pago por parte de los aseguradores, admitiéndose, sin embargo, pacto en contrario de dicha justificación que tienen que practicar todos los asegurados que viajen con sus propias mercaderías.

Este pacto se refiere únicamente á que mediante él no tengan los asegurados necesidad de las justificaciones á que se refiere el artículo, porque si los aseguradores probasen, á pesar de dicho pacto, que las cosas no habían sido embarcadas, ó lo habían sido en menor cantidad de la declarada, no quedarían obligados en la forma de la póliza, sujetándose entonces el contrato á lo prescrito cuando hay engaño en la cantidad, ó faltan las cosas que han de correr el riesgo.

Art. 767. Si se hubiere estipulado en la póliza aumento de premio en caso de sobrevenir guerra, y no se hubiere fijado el tanto del aumento, se regulará éste, á falta de conformidad entre los mismos interesados, por peritos nombrados en la forma que establece la Ley de Enjuiciamiento civil, teniendo en consideración las circunstancias del seguro y los riesgos corridos. (*Art. 879, Cód. 1829; 173, ley belga; 343, Cód. francés.*)

La guerra es uno de los riesgos del mar de que nos hemos ocupado ya oportunamente. Si acerca de él se hubiere cometido una omisión, y sobreviniere estando en viaje las cosas aseguradas, el riesgo reviste un carác-

ter ordinario, sin que su presencia modifique ni altere las condiciones del contrato. Pero, cuando en previsión de que puede ocurrir una guerra, se ha estipulado en términos generales, sin determinar cantidad, un aumento de premio, debe entre las partes contratantes señalarse el tipo del mismo en vista y consideración de las circunstancias y riesgos corridos, evitando así, procediendo con equidad, la intervención pericial que ha de ajustar sus decisiones atendiendo á los mismos motivos por que debieron decidirse asegurador y asegurado.

Art. 768. La restitución gratuita del buque ó su cargamento al capitán por los apresadores, cederá en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligación, de parte de los aseguradores, de pagar las cantidades que aseguraron. (*Art. 880, Cód. 1829.*)

Resultaría, en caso contrario, la reunión de dos títulos gratuitos sobre una misma cosa y acerca de la misma persona. Igual disposición adoptaba el art. 880 del Código anterior, considerando también que el objeto del contrato era el de evitar pérdidas, no el de realizar ganancias.

Existe también, como razón sólida, que se aseguran la pérdida y el menoscabo, y una vez devuelta la cosa apresada, desaparece la razón de entregar el precio por lo que gratuitamente ha vuelto á poder de los aseguradores.

Si ocurriera que la restitución costare un desembolso á los dueños, entonces, como no era gratuito el título por el que se habían reintegrado, correspondería á los aseguradores la satisfacción del desembolso, que siempre resultaría en su beneficio por la menor pérdida que les reportaba el reintegro de lo apresado.

La demostración es sencilla y clara.

Un buque se hace á la mar estando en guerra la nación de que procede y cuya bandera lo ampara con otra nación cualquiera. Durante la travesía, que ha de hacer para realizar su viaje, un buque enemigo lo apresado, y lo conduce á uno de sus puertos, en el cual, el capitán del apresado, mediante un pago de 400.000 pesetas, logra redimir buque y cargamento, merced á lo cual llega á su destino y realiza su misión. En este caso, ¿no han obtenido los aseguradores una ventaja, consistente en la diferencia que existe entre las 400.000 pesetas y el valor total de la nave, que puede alcanzar uno ó dos millones? Pues por 400.000 pesetas logran el beneficio de esta inmensa diferencia que habrían tenido que satisfacer á los asegurados, caso de no redimir la nave.

Art. 769. Toda reclamación procedente del contrato de seguro habrá de ir acompañada de los documentos que justifiquen:

1º El viaje del buque, con la protesta del capitán ó copia certificada del libro de navegación.

2º El embarque de los objetos asegurados, con el conocimiento y documentos de expedición de aduanas.

3º El contrato del seguro, con la póliza.

4º La pérdida de las cosas aseguradas, con los mismos documentos del núm. 1º, y declaración de la tripulación, si fuere preciso.

Además se fijará el descuento de los objetos asegurados, previo el reconocimiento de peritos.

Los aseguradores podrán contradecir la reclamación, y se les admitirá sobre ello prueba en juicio. (*Arts. 882 y 883, Cód. 1829, 886, 888 y 889, alemán; 214, ley belga; 383 y 384, Cód. francés; 627, italiano.*)

Con mayor amplitud plantea este caso el Código vigente que el de 1829 en sus artículos 882 y 883.

El objeto del legislador no es otro que evidenciar y hacer indiscutible el derecho, presentando en sus menores detalles, no sólo la prueba del contrato, sino la reunión de la suma de condiciones que le dan fuerza.

No puede bastar la póliza del contrato, que no representa otra cosa que lo convenido entre las partes, para decidir cuestiones que afectan intereses considerables. Como el requisito del riesgo es esencial, y éste se corre durante el viaje, debe justificarse previamente que el buque ha realizado la expedición ó ha perecido hallándose realizándola, y en ambos casos la protesta y el libro de navegación sirven para justificar este extremo, tanto en caso de naufragio, como en caso de arribada con mayores ó menores pérdidas.

El conocimiento y los documentos expedidos en la aduana prueban la existencia de las cosas embarcadas que eran objeto del seguro, y sin las cuales, así como sin el riesgo, no podría realizarse el contrato. Y no basta la comprobación de que las cosas existían y eran de pertenencia de quien las reclama, sino que la ley, ateniéndose á la manifestación del contrato, pide la comprobación del embarque de los objetos, que con el requisito anterior suma ya condiciones bastantes para que el acto se ajuste á los principios de Derecho positivo mercantil.

Justificados el riesgo y la cosa, debe el que reclama hacer presente la

realidad del contrato por medio de la póliza, después de lo cual, y siguiendo un método lógico, sólo hay que documentar la pérdida de las cosas aseguradas por medio de los elementos de prueba ya determinados, y del testimonio de la tripulación, si se hiciera necesario.

El que reclama, debe también fijar el descuento de los objetos asegurados, porque en esta forma resulta correcta su reclamación y concreta y determinada á lo que se estima equitativo y justo, tanto en el caso de pérdida parcial de lo asegurado, como en el de pérdida total, y en éste se fijará la cantidad que se convino satisfacer por pérdida de los objetos. Este descuento no será estimable sin previo reconocimiento pericial, pues sólo las personas inteligentes acerca de los objetos del seguro pueden decir, con menos probabilidades de error, en lo que estiman lo perdido, el resto de ello, ó lo recuperado con sus menoscabos.

Los aseguradores pueden, en todo caso, oponerse á la reclamación, en uso de su derecho y ejercitando las acciones que les correspondan, á cuyo fin podrán practicar todos los medios de prueba de la ley.

Art. 770. Presentados los documentos justificativos, el asegurador deberá, hallándolos conformes y justificada la pérdida, pagar la indemnización al asegurado dentro del plazo estipulado en la póliza, y en su defecto, á los diez días de la reclamación. (*Art. 892, Cód. alemán; 382, francés; 627, italiano.*)

Mas si el asegurador la rechazare y contradijere judicialmente, podrá depositar la cantidad que resultare de los justificantes, ó entregarla al asegurado mediante fianza suficiente, decidiendo lo uno ó lo otro el Juez ó Tribunal, según los casos.

Hemos significado que el deber del asegurador, una vez perdidos los objetos del seguro, es satisfacer éste, y el artículo que precede á estos renglones consigna este deber, encerrándolo en el círculo del plazo estipulado, ó de los diez días siguientes al de la reclamación.

Realizada la presentación de los documentos que justifiquen la reclamación del asegurado, el asegurador no debe ni puede demorar el cumplimiento de sus obligaciones, si encuentra que se ajusta lo pedido á lo pactado y se pide en la forma que determinan las leyes.

La actividad en la realización del pago cede en crédito del asegurador, y debe contar siempre con el estímulo de la ley en bien del comercio mismo, para cuya prosperidad y crecimiento se contrató el seguro.

El párrafo segundo de este artículo es oscuro, según nuestro entender, por más que se aclara por el concepto disyuntivo de sus últimos renglo-

nes. Si el asegurador rechaza y contradice judicialmente la reclamación presentada en debida forma, *podrá depositar*, dice el Código, lo que resulte de los justificantes presentados, ó entregarlo al asegurado mediante fianza. Poder no es deber, y mediante esta locución puede el asegurado no querer hacer ni el depósito ni la entrega, en cuyo caso llegaría á defraudar sus compromisos rompiendo su contrato que, sin embargo, utilizó en lo que le resultaba beneficioso.

Verdad es que esta interpretación no cabe se aplique cuando el Código agrega: *decidiendo lo uno ó lo otro el Juez ó Tribunal, según los casos*. Pero resulta siempre un defecto grave en la redacción del artículo, que expresaría mejor donde dice *podrá* escribiendo *deberá*, que es lo que resulta de los renglones últimos que subtrayamos, porque desde el momento en que el Juez ó Tribunal han de decidir *lo uno ó lo otro* (el depósito ó la entrega), ya no es que puede el asegurador, en cuanto alcanza la palabra *podrá*, cumplir ó no lo que la ley señala, sino que forzosamente ha de someterse á uno de los dos extremos del dilema mediante un mandamiento judicial.

Parecerá sofisticado el argumento, y tal vez se crea exagerada la apreciación; pero, seguramente, de expresiones vagas como la que hemos apuntado surgen la mayoría de los litigios, con buena fe por todos los contratantes que se creen asistidos de derecho é interpretan la ley como más les favorece en todos sus casos. Es claro que dados los últimos renglones del párrafo, la cuestión que podrían engendrar los primeros no sería cuestión que detuviese ni un instante la iniciativa de los Tribunales.

Art. 771. Si el buque asegurado sufriere daño por accidente de mar, el asegurador pagará únicamente las dos terceras partes de los gastos de reparación, hágase ó no. En el primer caso, el importe de los gastos se justificará por los medios reconocidos en el derecho; en el segundo, se apreciará por peritos. (*Art. 876, Código alemán; 632, italiano.*)

Sólo el naviero, ó el capitán autorizado para ello, podrán optar por la no reparación del buque.

Art. 772. Si por consecuencia de la reparación el valor del buque aumentare en más de una tercera parte del que se le hubiere dado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que ésta hubiere dado al buque.

Mas si el asegurado probase que el mayor valor del buque no procedía de la reparación, sino de ser el buque nuevo y haber ocurrido la avería en el primer viaje, ó que lo eran las máquinas ó aparejo y pertrechos destrozados, no se hará la deducción del aumento de valor, y el asegurador pagará los dos tercios de la reparación, conforme á la regla 6ª del art. 854. (*Art. 876, Cód. alemán.*)

El objeto del contrato de seguros es inspirar mayor confianza á los comerciantes, alentándolos en todas sus empresas con la esperanza de que no se arruinarán por un riesgo marítimo; pero no es el de realizar el beneficio ó lucro del asegurado, proporcionándole ganancias injustificadas. Así como en la pérdida total, ó en el abandono, cuando procede, el asegurador debe reembolsar al asegurado, en las reparaciones que se hagan necesarias en la nave por accidentes del mar se limita esta obligación á las dos terceras partes de los gastos que ocasionen, ó que correspondan al daño que debe ser objeto de reparación.

El seguro, repetimos, no tiene por fin el lucro del asegurado, sino la conservación de sus cosas en el estado y por el valor que se aseguraron.

La reparación del buque cede en beneficio de asegurados y aseguradores; pero el asegurado es el que mayor interés tiene en ella, porque, por regla general, ningún seguro alcanza al valor completo de la cosa asegurada. En la reparación, además, siempre resulta un bien para el buque, y como consecuencia para el naviero.

Estimando la ley estas razones, hace tres partes del daño, y dando dos á los aseguradores, que son responsables del valor total de los riesgos que acarrear la pérdida del buque, deja una tercera al dueño del mismo, en compensación del beneficio que se concede á una cosa suya, poniéndola en condiciones de prestar buenos y largos servicios.

Pueden las reparaciones ser de tal índole y alcanzar tal importancia, que merced á ellas el buque resulte haber aumentado en más de una tercera parte del valor que se le hubiera dado en el seguro, y por las mismas razones antes expuestas, y considerando que los aseguradores realizaban un lucro, en este caso, para el asegurado, debe hacerse deducción y tomarse en cuenta este aumento de valor para determinar lo que corresponde á los distintos contratantes, de modo que no se altere el equilibrio justo que debe existir entre unos y otros en la relación que entre ellos engendró el contrato.

El derecho del asegurado es, que se efectúe la reparación ó no se efectúe, cobrar en ambos casos las dos terceras partes de lo que importe, y el deber correspondiente á ese derecho es exigible al asegurador para

que realice el pago de dichas dos terceras partes, bien por lo que aparezca de las obras ejecutadas, ó bien por el dictamen pericial, cuando no hayan de ejecutarse, por disponerlo así el naviero, ó el capitán con poder bastante.

El derecho del asegurado, vemos claramente que consiste en repararse de sus pérdidas á costa del asegurador; pero es á la vez derecho de éste no llegar más que á la justa reparación, y resarcirse de lo que entregare de más.

Puede ocurrir, como significa el Código, que por resultas de la reparación gane el valor del buque más de una tercera parte del que se le hubiere dado en el seguro, en cuyo caso, el hecho constituye, no sólo un beneficio, sino un lucro para el asegurado, entrando á contribuir en él quien no tiene la obligación de hacerlo en ningún caso.

Si resultare dicho aumento de valor, el asegurador satisfará sus dos tercios, pero descontará al entregarlos al naviero el mayor valor que resultare para el buque, y de este modo, cumpliendo su deber de abonar los dos tercios, no realiza el lucro que no es su misión realizar en beneficio del asegurado.

El lucro que se manifiesta en la primera es para quien corre el riesgo, no para el que por medio del seguro tiene la evidencia de ser dueño de las cosas ó de su valor en cualquier circunstancia, y á pesar de cuanto pueda ocurrirle.

Pero cuando el asegurado pruebe que el aumento de valor que ha experimentado el buque no ha sido por causa de la reparación, sino por las circunstancias especiales del mismo, de sus máquinas ó aparejos, no procederá el descuento del mayor valor, porque entonces se haría éste en daño del naviero que en realidad no recibía beneficio ninguno, y el asegurador pagará sus dos tercios con las diferencias de nuevo á viejo de que trata el art. 854.

Art. 773. Si las reparaciones excedieren de las tres cuartas partes del valor del buque, se entenderá que está inhabilitado para navegar, y procederá el abandono; y, no haciendo esta declaración, abonarán los aseguradores el importe del seguro, deducido el valor del buque averiado ó de sus restos. (*Art. 444, Cód. alemán; 632, francés.*)

La declaración de abandono procede del dueño del buque que inmediatamente que tiene noticia de un siniestro debe ponerlo en conocimiento del asegurador, así como al tenerlo del importe á que ascienden ó pueden

ascender las reparaciones, debe decidir sin retardo si opta por el abandono ó la reparación, según mejor convenga á sus intereses.

Como la morosidad y desidia del asegurador, que teniendo noticias del siniestro no hace uso de su derecho, puede ocasionar la pérdida total del buque, la ley autoriza en ese caso á los aseguradores para que procedan por sí, y como si el asegurado no optase por el abandono, á la entrega del seguro, descontando en él el valor que represente el buque ó los restos del mismo.

Se evita de este modo una mala fe ó un interés decidido de perjudicar á los aseguradores, porque la dilación del asegurado, su indecisión y vacilaciones, pueden colocar á los responsables del seguro en una situación difícil, exponiéndoles á pago de daños que con tiempo y actividad pudieron evitarse. En remedio de tales accidentes, la ley, previsora, pone en la segunda parte del artículo una sanción del derecho concedido al asegurado en la primera.

Art. 774. Cuando se trate de indemnizaciones procedentes de avería gruesa, terminadas las operaciones de arreglo, liquidación y pago de la misma, el asegurado entregará al asegurador todas las cuentas y documentos justificativos en reclamación de la indemnización de las cantidades que le hubieren correspondido. El asegurador examinará á su vez la liquidación, y hallándola conforme á las condiciones de la póliza, estará obligado á pagar al asegurado la cantidad correspondiente, dentro del plazo convenido, ó, en su defecto, en el de ocho días.

Desde esta fecha comenzará á devengar interés la suma debida.

Si el asegurador no encontrare la liquidación conforme con lo convenido en la póliza, podrá reclamar ante el Juez ó Tribunal competente en el mismo plazo de ocho días, constituyendo en depósito la cantidad reclamada. (*Art. 839, Cód. alemán.*)

Las disposiciones de este artículo se relacionan con los deberes y derechos recíprocos entre aseguradores y asegurados, á los cuales nos referimos en lo ya dicho acerca de ello, y muy particularmente, en cuanto se relaciona con la disconformidad en la liquidación, á la nota puesta al art. 770.

El interés puesto á la cantidad, una vez transcurridos los ocho días de plazo, es equitativo y justo, pues vencida una obligación y no puesta en

cumplimiento, el que la debe es acreedor á la pena señalada. Esta consideración no se tuvo presente por el legislador al formular el art 770, á pesar de existir las mismas causas que la justifiquen.

Art. 775. En ningún caso podrá exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total del seguro; sea que el buque salvado, después de una arribada forzosa para reparación de avería, se pierda; sea que la parte que haya de pagarse por la avería gruesa, importe más que el seguro, ó que el coste de diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje ó dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.

El asegurador no es responsable de mayor cantidad que la asegurada; y ya aparezca su deber manifestándose por uno ó por varios aspectos del siniestro, la totalidad de su obligación se comprende y se limita dentro de la totalidad de la cantidad asegurada.

Sería no sólo irracional, sino atentatorio á la libertad del hombre disponer otra cosa, compeliéndole á más de lo que se obligó, máxime cuando por ningún concepto la prima puesta al seguro se eleva á mayor suma que la consignada en la póliza.

Art. 776. En los casos de avería simple respecto á las mercaderías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:

1ª Todo lo que hubiere desaparecido por robo, pérdida, venta en viaje, por causa de deterioro, ó por cualquiera de los accidentes marítimos comprendidos en el contrato del seguro, será justificado con arreglo al valor de factura, ó, en su defecto, por el que se le hubiere dado en el seguro, y el asegurador pagará su importe.

2ª En el caso de que, llegado el buque á buen puerto, resulten averiadas las mercaderías en todo ó en parte, los peritos harán constar el valor que tendrían si hubieren llegado en estado sano, y el que tengan en su estado de deterioro.

La diferencia entre ambos valores líquidos, hecho además el descuento de los derechos de aduanas, fletes y cualesquiera otros análogos, constituirá el valor ó importe de la avería, sumándole los gastos causados por los peritos, y otros, si los hubiere.

Habiendo recaído la avería sobre todo el cargamento asegurado, el asegurador pagará en su totalidad el demérito que resulte; mas si sólo alcanzare á una parte, el asegurado será reintegrado en la proporción correspondiente.

Si hubiere sido objeto de un seguro especial el beneficio probable del cargador, se liquidará separadamente.

Es puramente orgánica la disposición de este artículo, y se refiere y enlaza con las disposiciones anteriores. El asegurador debe el importe de las cosas objeto de la avería según el valor que éstas tengan consignado en la factura de su adquisición, y no existiendo ésta, servirá de regulador el valor que se haya dado á las mismas en el seguro.

El medio mejor para llegar á conocer á cuánto alcanza la cuantía de las cosas, es la factura de la primera traslación de dominio, en la que consta el precio entregado por el adquirente; pero este medio no resulta siempre factible, porque, ó no existe documento que acredite la compra-venta, ó éste se extravía con facilidad por la poca importancia que tiene cuando hace referencia á bienes muebles, cuya traslación, por regla general, se hace verbalmente y por actos como la entrega inmediata del precio y la tradición de la cosa.

Justificado cualquiera de estos extremos, la convención entre el asegurador y el asegurado aparece como hecho manifiesto é indiscutible, y entonces el deber del primero es hacer efectiva la cantidad que representa la avería ocasionada.

Puede ocurrir muy bien que exista el contrato de seguro, y, sin embargo, no haya factura de las cosas aseguradas ni se les haya dado valor en el seguro especificándolas debidamente, y en este caso (art. 754, número 2º) la declaración que presten los Corredores de comercio ó peritos, ó el precio de las mercaderías en el puerto de donde salieron, embarcándose, con los gastos de embarque, fletes y aduanas, servirán de elementos que llenen el vacío que dejaron los contratantes.

En el caso de la regla segunda hay que distinguir tres circunstancias:

Primera. Avería parcial.

Segunda. Avería total; y

Tercera. Avería parcial ó total con seguro de beneficio probable.

En la avería parcial el deber del asegurador se limita á reparar la parte de daño ocasionado á las cosas por un riesgo del mar. Pero no basta conocer el daño causado, sino que es preciso fijar el precio que representa el mismo, y por consecuencia, el alcance del derecho del asegurado en el accidente que ha sufrido.

No procediendo con método, ó haciendo abstracción de la estructura del contrato de seguros, es fácil caer en error por la simple lectura del artículo. Los peritos han de fijar en las cosas averiadas que llegan á buen puerto, *el valor que tendrían si hubieren llegado en estado sano, y el que tengan en su estado de deterioro*, y la diferencia que media entre el valor que tendrían en buen estado y el que tienen deterioradas, es, con los derechos de aduanas, fletes, peritos, etc., lo que tiene obligación de satisfacer el asegurador.

Pero ¿cómo se fija el valor que tendrían las cosas si *hubieren llegado en buen estado*? ¿Por el valor que alcanzan en el *buen puerto* á que haya llegado el buque, ó por el valor que tenían, buenas las cosas, cuando fueron embarcadas?

La solución es sencilla, con arreglo á la equidad y con arreglo al Código mismo.

En el contrato de seguros, como muchas veces hemos repetido ya, no se trata de realizar el lucro del comerciante, sino de darle la seguridad de las cosas que asegura, y, en este sentido, podría acontecer que las cosas, en el buen puerto á que las llevó el buque, alcancen un valor doble ó triple del que tenían en el lugar en que se aseguraron, y suponiendo que en este lugar valieron y valen 4.000 pesetas, por ejemplo, y en el otro alcanzan á 3.000 y que se averiaron una ó dos terceras partes, resultaría que, establecida la diferencia líquida de valores buenos y averiados, el asegurado se lucraría con ella, quedándole todavía, para mayor ventaja, una buena parte de sus géneros que poder sacar al mercado.

El asegurador por su parte no pactó tal cosa, que sería altamente inmoral. ¿Por qué ley se le harían pagar 2.000 pesetas por cosas aseguradas por 4.000 ó por menor precio, en toda su totalidad, cuando la prima ó premio se ajustaba al precio puesto á las cosas en la póliza del seguro?

No; el sentido recto y justo no presenta las cosas de este modo; *el valor que tendrían si hubieren llegado en estado sano*, es el que tenían en el lugar de donde salieron, y la diferencia que ha de estimarse es ésta con el valor á que se vean reducidas las cosas en el mismo lugar con aquellas averías.

En apoyo de tal sentido vienen la ley y la moral, y el que de ningún modo puede ser obligado un asegurador á satisfacer *una suma mayor que la del importe total del seguro* (art. 775).

La diferencia del valor que las cosas alcanzan en el puerto á donde llegaron corresponde perderla al dueño de las cosas, ó, si lo hubiere, al asegurador del beneficio probable, conforme al beneficio que creyó realizable el asegurado.

En la avería total, estimando la diferencia de valores del mismo modo

y con sujeción á la misma regla, el asegurador debe *en su totalidad el demérito que resulte*, siempre que no exceda del valor del seguro, en cuyo caso no puede exigirse mayor cantidad que su importe.

Cuando exista seguro de beneficio probable, procediéndose, en primer término, á liquidar la avería, parcial ó total, conforme á las reglas determinadas anteriormente con bastante extensión, una vez hecho el pago de éstas, ó conocido el valor á que ascienden, se entrará en la regulación y liquidación del beneficio con arreglo á lo dispuesto en el núm. 4º del artículo 748, y ajustándose á la cantidad determinada por el asegurado como beneficio que conceptuaba probable llegando felizmente y vendiendo sus mercaderías.

Es evidente que si en este caso la avería fuere parcial, el asegurador debe el beneficio probable de lo que se ha perdido, procediendo en cuanto al resto, si no llegara á realizarse el beneficio que le correspondía, la reducción del seguro por parte del asegurador, con arreglo al núm. 2º del artículo 748 antes citado.

Art. 777. Fijada por los peritos la avería simple del buque, el asegurado justificará su derecho con arreglo á lo dispuesto en el final del núm. 9º del art. 580, y el asegurador pagará en conformidad á lo dispuesto en los artículos 858 y 859.

Tratándose en este artículo de un modo de proceder cuando se ha fijado ya la avería del buque por los peritos encargados de ella, se hace preciso conocer los artículos de que se trata y hacer un estudio de los mismos, para lo cual nos referimos á ellos en un todo.

Art. 778. El asegurador no podrá obligar al asegurado á que venda el objeto del seguro, para fijar su valor.

Dándole esa facultad que se niega al asegurador, se le autorizaría para expropiar al asegurado por causa de utilidad del primero. Dentro de la ley hay medios que se pueden desarrollar en la vida práctica para conocer el valor que tienen las cosas sin necesidad de proceder á su venta. La tasación pericial es elemento suficiente para que por ella pueda fijarse el valor de las cosas, y como quiera que los peritos se designan por ambas partes interesadas, y el tercero que nombra el Juzgado decide la apreciación, en caso de discordia, resulta siempre seguro, si no el precio matemático, lo más conforme con la equidad y la justicia.

El medio de vender las cosas para conocer su valor, sobre ser verda-

deramente primitivo, no es admisible nunca, desde el momento en que el dueño de las mismas se oponga á su venta por cualesquiera causas, entre las cuales, y no menos digna de respeto que la voluntad contraria, aunque la negación sea un acto primo é injustificado, se halla la de que la venta no sea conveniente en el momento en que deba verificarse, por los precios del mercado y por la demanda del género.

Art. 779. Si la valuación de las cosas aseguradas hubiere de hacerse en país extranjero, se observarán las leyes, usos y costumbres del lugar en que haya de realizarse, sin perjuicio de someterse á las prescripciones de este Código para la comprobación de los hechos.

Locus regit actum. Pero aun cuando las leyes, los usos y las costumbres del lugar en que se realice deben observarse, con arreglo á los principios generales del Derecho, los medios de prueba de las operaciones practicadas no son, sin embargo, los que marquen aquéllas, sino los que determinen las leyes del país en cuya jurisdicción han de apreciarse y justificarse todos los hechos, sometiéndose á estos medios dentro de lo prescrito por el Código en armonía con lo que para la contención disponga la Ley de Enjuiciamiento civil.

Art. 780. Pagada por el asegurador la cantidad asegurada, se subrogará en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que correspondan contra los que por malicia ó culpa causaron la pérdida de los efectos asegurados.

Al cumplir el asegurador el deber que le impone la póliza por él suscrita de pagar la cantidad asegurada, desaparece la personalidad del asegurado, y con todos los derechos de éste entra también en el ejercicio de todas sus acciones.

El asegurado, desde el momento en que pereció la cosa, ó se inutilizó de tal suerte que puede considerársela perdida, tiene derecho á la cantidad por que se aseguró, que una vez satisfecha lo elimina completamente de las relaciones jurídicas que se originen después. Con la póliza del seguro y el recibo de la cantidad consignada extendido por el asegurado, entra el asegurador á poseer lo que reste de la cosa, y á exigir á las terceras personas la responsabilidad que hubieren contraído en la avería.

Si la malicia ó la culpa del capitán, ó de otras personas, fueron oca-

sión de la avería, el asegurador puede, mediante un procedimiento, imponer el castigo que merezcan los culpables y reintegrarse de su desembolso, si éstos tuvieren bienes en cantidad bastante para hacer efectiva la responsabilidad civil que contrajeron.

La subrogación es, pues, la sustitución de la personalidad del asegurado por la del asegurador que satisfizo la cantidad asegurada.

§ 4º

De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.

Ya ocupándonos de Sociedades, en el primer volumen, hicimos notar la diferencia que existe entre nulidad y rescisión de los contratos, y en cuanto á la modificación, que es otra forma por la cual se altera la primeramente dada, consiste en la presencia de nuevas causas determinando nuevos efectos en la contratación.

Así como son justas la nulidad y la rescisión en ciertos casos que alteran la esencia del contrato, por actos ú omisiones de los que en él intervinieron y se obligaron, del mismo modo es justa la modificación cuando en el proceso de un contrato sobrevienen accidentes no previstos, en los cuales, permaneciendo la voluntad como se manifestó, y observándose escrupulosamente por los contratantes todos los compromisos, se hace preciso alterar algunos términos y con ellos la línea de conducta y de procedimiento trazados con anterioridad á estas causas.

Art. 781. Será nulo el contrato de seguro que recayere:

1º Sobre los buques ó mercaderías afectos anteriormente á un préstamo á la gruesa por todo su valor.

Si el préstamo á la gruesa no fuere por el valor entero del buque ó de las mercaderías, podrá subsistir el seguro en la parte que exceda al importe del préstamo.

2º Sobre la vida de tripulantes y pasajeros.

3º Sobre los sueldos de la tripulación.

4º Sobre géneros de ilícito comercio en el país del pabellón del buque. (*Art. 885, Cód. 1829; 607, italiano.*)

5º Sobre buque dedicado habitualmente al contrabando, oca-

rriendo el daño ó pérdida por haberlo hecho, en cuyo caso se abonará al asegurador el $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada.

6° Sobre un buque que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciera á la mar en los seis meses siguientes á la fecha de la póliza; en cuyo caso, además de la anulación, procederá el abono de $\frac{1}{2}$ por 100 al asegurador de la suma asegurada.

7° Sobre buque que deje de emprender el viaje contratado, ó se dirija á un punto distinto del estipulado; en cuyo caso procederá también el abono al asegurador del $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada.

8° Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido falsedad á sabiendas.

Notables diferencias existen entre este artículo y su análogo el 885 del Código anterior, no sólo por lo que amplía el actual, sino por las prohibiciones que desaparecen de él, tales como las de los seguros de flete y de beneficio.

Habiéndonos ocupado en otro lugar de las condiciones generales del contrato de seguros, y á fin de no incurrir en repeticiones, trataremos de ligero todas las cuestiones del artículo que tengan relación estrecha con lo que ya queda suficientemente tratado, como lo han sido los seguros sobre la vida.

Si se admitiera seguro sobre cosas que hubieran sido anteriormente objeto de un préstamo á la gruesa por todo su valor, el seguro quebrantaría las condiciones esenciales de un contrato que requiriendo riesgo se originaba sobre el que no había de correr el asegurado, á cubierto ya con el préstamo. En este sentido, cuando las cosas no se dieron á préstamo por todo su valor, podrá extenderse un seguro sobre ellas en la parte que exceda al importe del préstamo, que es la que corre el riesgo y puede perderse lastimando los intereses de su dueño.

Resultaría, además, una inmoralidad escandalosa autorizando el seguro sobre objetos que en su totalidad gozasen de un préstamo á la gruesa, porque en el caso de perderse las cosas, su dueño se lucraba con el préstamo recibido sobre ellas, y que ya no tenía obligación de devolver, y con el seguro, que como se ve venía recayendo sobre un riesgo imaginario, por cuya razón si no puede celebrarse el contrato de seguro sobre las cantidades tomadas á la gruesa (en la totalidad del valor de las cosas), puede celebrarse siempre sobre las cantidades dadas del mismo modo,

cualquiera que sea el importe que alcancen, porque esto no altera en nada el riesgo que corre el prestador en el caso de que perezcan los objetos del préstamo.

La tercera prohibición se refiere á los sueldos. Los sueldos son las cantidades ó salarios que perciben los hombres de mar como remuneración de los servicios que prestan en la nave, y que suelen ajustarse por viajes y por mensualidades en relación con las expediciones que se realicen.

Estos sueldos constituyen un derecho innegable en la tripulación, y una esperanza legítima de ella, de tal modo que el hombre de mar tiene la evidencia de que una vez hecho el ajuste, se le deben salarios desde que ingresa en la nave, con cuanta amplitud concede la sección 3ª, título 2º, libro 3º de este Código.

Como quiera que el hombre de mar una vez ajustado, si bien puede ser despedido por el capitán sin expresar causa antes de emprender el viaje, se le debe, sin embargo, su salario como si se hallara haciendo su servicio (art. 637, causa 6ª), y tanto cuando se revoca el viaje después de los ajustes (art. 638) como en caso de enfermedad, prisión ó muerte del hombre (artículos 644 y 645), se debe siempre el salario, ocurre preguntar: ¿cuál es la causa que excluye estas cantidades del contrato de seguros?

Los señores La Serna y Reus dicen que se hallan prohibidos los seguros sobre los salarios, «porque aun no se deben, y además porque este seguro amortiguaria su interés por la conservación del buque.» Esta razón no es de las que convencen una vez establecido el seguro sobre los beneficios que aun no existen, y sobre los fletes cuando aun no se deben. Bajo este punto de vista no comprendemos la razón en que se haya podido fundar el legislador para no igualar los sueldos á los fletes y á los beneficios, porque el interés por la conservación del buque no es por los sueldos ó salarios que éste haya de pagar, sino por la vida de las personas que en él navegan, y por otra parte, este interés subsistiría siempre porque la póliza podría en sus condiciones trazar los límites prudentes que con facilidad pueden determinarse, del mismo modo que se han determinado los diversos accidentes que pueden ocurrir con el hombre de mar después de ajustado y la forma de proceder en todos ellos al pago de los salarios.

Los salarios de la tripulación, como los beneficios y como los fletes, corren el riesgo de perderse por un accidente del mar; por ejemplo: un buque es arrojado sobre la costa por un temporal; la tripulación se salva, y el naviero se arruina; ¿quién paga los salarios de la gente? ¿Por qué causa, que no sea un riesgo de mar, se han perdido los salarios?

¿Cuál es el fundamento lógico de la prohibición de los seguros? No lo conocemos, como no sea la desconfianza y el temor que manifestaban los señores La Serna y Reus ante la existencia del contrato en estos casos.

Que el salario se debe, lo dice el Código mismo en los artículos que hemos citado; que es cosa que puede perderse aun cumpliendo quien ha de recibirlo todos los deberes que la ley le impone para su efectividad, ya lo hemos visto, y que el riesgo de perderlo es un riesgo del mar, está probado como el anterior extremo, y podría demostrarse con mil ejemplos diferentes.

Es triste que nuestro Código, en tantos otros problemas tan amplio y liberal, haya dejado prevalecer en este caso concreto escrúpulos injustificados, que en el extremo en que se ponen podían autorizar la prohibición de seguros sobre la vida de los tripulantes, temeroso de que éstos descuidasen el propio cuidado y la solicitud personal instintiva ante el aspecto de una solución para el porvenir de sus familias.

El *flete* y el *beneficio* abonan y dicen todo lo arbitrario é insustancial de esta prohibición.

Los demás puntos del artículo se inspiran en el último del 885 del Código anterior y en los 887, 889 y 890 del mismo con ligeras modificaciones, tales como la de determinar que los géneros de ilícito comercio lo sean en el país del pabellón del buque, pues si en él no lo fueren, el seguro subsistirá legítimamente; la de imponer el $\frac{1}{2}$ por 100 para el asegurador en el caso de realizar el contrabando y que ocurra daño por haberlo hecho; la de reducir á seis meses el término de un año que la legislación anterior concedía al buque para emprender el viaje después de la fecha de la póliza, y la de castigar con el $\frac{1}{2}$ por 100 al asegurado que deje de emprender el viaje ó se dirija á distinto puerto.

Sobre la causa de falsedad en la valoración ya nos hemos ocupado anteriormente (art. 752), indicando que era motivo de nulidad, que daba al asegurador derecho á la prima, y una acción criminal de oficio por el fraude contra la persona del asegurado.

Art. 782. Si se hubieren realizado sin fraude diferentes contratos de seguro sobre un mismo objeto, subsistirá únicamente el primero, con tal que cubra todo su valor.

Los aseguradores de fecha posterior quedarán libres de responsabilidad y percibirán un $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada.

No cubriendo el primer contrato el valor íntegro del objeto asegurado, recaerá la responsabilidad del exceso sobre los asegurado-

res que contrataron con posterioridad, siguiendo el orden de fechas. (*Art. 891, Cód. 1829; 792, alemán; 359, francés; 608, italiano, dif.*)

No habiendo fraude, el contrato es lícito y permanece; pero como quiera que no es posible que subsistan todos los contratos cuando uno ó dos, por ejemplo, bastan y aun sobran para cubrir todo el valor del seguro, la ley se atiene al principio jurídico *qui prior est tempore, potior est jure*, y va siguiendo el orden de fechas en las pólizas para determinar sobre cuál de ellas recae la efectividad del contrato.

Lo que es difícil que ocurra es que se ejecuten diversos contratos de seguros sobre una misma cosa sin fraude por parte del asegurado, pues sin una grave perturbación cerebral no cabe que éste desconozca el valor de sus objetos y los contratos que se refieran á ellos: por esta causa, aun mediando buena fe, el $\frac{1}{2}$ por 100 que perciben los demás aseguradores castiga la negligencia ó ignorancia excusables del asegurado.

Art. 783. El asegurado no se libertará de pagar los premios íntegros á los diferentes aseguradores, si no hiciere saber á los postergados la rescisión de sus contratos antes de haber llegado el objeto asegurado al puerto de su destino. (*Art. 892, Cód. 1829.*)

De este modo no sólo se hace un beneficio al asegurador que por ignorancia y con toda buena fe realiza varios seguros sobre una misma cosa, cuando éstos duplican ó triplican el valor de ella, sino que se resguarda á los aseguradores de la mala fe que pudiera tener el asegurado.

Si cabe y es disculpable alguna negligencia cuando ésta lleva la penalidad de un $\frac{1}{2}$ por 100, no puede dispensarse aquel cuidado que tiene el menos diligente en sus propios asuntos, y en este sentido, el asegurado debe tener presentes sus negocios, y si no de momento y precipitadamente, estudiarlos con el detenimiento necesario para que pueda deshacerse su error dando cuenta de él á aquellas personas que pudieran perjudicarse y á cuyos intereses afecta directamente el asunto.

Desde el momento en que el asegurado notifica á sus aseguradores que los contratos se rescinden por el error en que había incurrido, su buena fe y manera correcta de obrar se ponen de manifiesto. Pero no basta para la ley esta confesión en cualquier momento en que se haga, ni queda al arbitrio del asegurado escoger ocasión para ella, sino que le obliga á notificar la rescisión por error, antes de que los objetos del se-

guro arriben al puerto de su destino, ó sea hallándose corriendo el riesgo de que se aseguraron.

La notificación posterior al arribo no es eficaz ni puede estimarse para el efecto de no satisfacer íntegramente los premios. Una notificación en esta forma puede ser hija del temor de que se descubra el fraude maquinado, ó de la idea de ganar la diferencia que existe entre el $\frac{1}{2}$ por 100 y el valor total de los premios estipulados; cuando en caso de naufragio puede manejarse el asunto de un modo lucrativo para el asegurado, la ley sanciona en prevención del abuso los medios coercitivos más justos, después de haber puesto el remedio en manos de quien puede justificarse á tiempo, si es inocente, de lo que en momentos dados tiene todos los visos de un engaño manifiesto.

Art. 784. El seguro hecho con posterioridad á la pérdida, avería ó feliz arribo del objeto asegurado al puerto de destino, será nulo siempre que pueda presumirse racionalmente que la noticia de lo uno ó de lo otro había llegado á conocimiento de alguno de los contratantes. (*Art. 893, Cód. 1829; 196, ley belga; 365, Cód. francés.*)

Existirá esta presunción cuando se hubiere publicado la noticia en una plaza, mediando el tiempo necesario para comunicarlo por el correo ó el telégrafo al lugar donde se contrató el seguro, sin perjuicio de las demás pruebas que puedan practicar las partes. (*Art. 894, Cód. 1829; 366, francés.*)

Este artículo es también preventivo contra el fraude de algunos contratantes.

Según lo consignado en el artículo, el riesgo, requisito esencial del contrato, no hasta que esté corriéndose, sino que, aun habiéndose ya corrido, con tal de que los contratantes lo crean existente y sobre las cosas ú objetos, tiene fuerza legal, y obliga el seguro al asegurador y al asegurado.

El Código presume en este artículo que cuando sin noticias de los objetos del seguro, y creyéndose que están corriendo el riesgo de mar consiguiente, se aseguran, el temor de la pérdida existe por ambas partes, y el contrato se encierra en los límites que determina la equidad y en presencia del valor de las cosas y del peligro de su desaparición.

Esta amplitud se consignaba también en el art. 893 del Código anterior, y se opone á los principios generales del Derecho, y según nuestra

manera de estimar el acto, á la naturaleza peculiar y propia del seguro.

No es así como se origina ningún acto de esta especie: hace falta cosa que esté corriendo riesgo real y efectivo, capaz de hacerla desaparecer; son necesarias dos evidencias, la de la cosa y la del riesgo que ha de correr ó está corriendo; ¿cómo puede prevalecer un seguro sobre objetos que hayan llegado á su destino, por ejemplo, y hasta se hayan vendido y estén en poder de otros legítimos dueños?

¿De qué riesgo de mar se aseguran las cosas que arribaron al puerto de su destino, que es el límite impuesto al riesgo del asegurador? ¿En qué puede fundarse un contrato de seguros que nace cuando el contrato termina por lo consignado en la misma póliza?

Repetimos que esta amplitud es excesiva á la par de otras restricciones de que nos hemos ocupado. ¿Por qué pueden asegurarse cosas que no se hallan expuestas á los riesgos del mar, y no los sueldos y salarios de una tripulación? El contraste no puede ser más penoso ni menos explicable.

El artículo, en cuestión, ha debido suprimirse en el nuevo Código, en honor y respeto á los principios esenciales del mismo, que se infringen de una manera manifiesta. Las presunciones que consignamos, que autorizan la realización y validez de estas disposiciones, no tienen peso ni razón al lado de los hechos que demuestran la imposibilidad de realizar un pacto sobre peligros que no sólo no se corren, sino que ya es de todo punto imposible que se corran, porque se ha tocado el último límite de los riesgos.

¿Sería admisible un contrato de seguro sobre cosas que se presumiera que existían y estaban corriendo un riesgo de mar, si se averiguase y supiese que no había tales cosas?

No hay ni un solo ejemplo de tal insensatez: donde no hay cosa, no hay seguro, porque no tiene sobre que recaer; donde no hay riesgo, no hay, no puede, no *debe haber* seguro; porque si la cosa es esencial porque representa lo que se pierde ó puede perderse, el riesgo es una causa sin cuya existencia positiva no pueden realizarse los efectos que dan como resultado el menoscabo ó la pérdida de la cosa.

Donde no hay causa, no hay efectos; así como de la nada nada sale, del feliz arribo no puede salir un seguro sobre los riesgos y peligros pasados, que ya no pueden alterar en lo más mínimo la naturaleza de las cosas, disminuyéndolas, deteriorándolas ni extinguiéndolas.

Art. 785. El contrato de seguro sobre buenas ó malas noticias no se anulará si no se prueba el conocimiento del suceso es-

perado ó temido por alguno de los contratantes al tiempo de verificarse el contrato.

En caso de probarlo, abonará el defraudador á su coobligado una quinta parte de la cantidad asegurada, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar. (*Art. 895, Cód. 1829; 367, francés.*)

Las buenas ó malas noticias que hayan de ser objeto del seguro no deben ni pueden conocerse antes de realizarse el acto, porque conocidas constituyen un engaño, y los riesgos resultan imaginarios por parte de quien sabe ya la suerte que han corrido las cosas sobre que ha de contratarse.

Las buenas noticias son las que se refieren al feliz arribo del buque al puerto de su destino, y las malas las que hacen temer, no ya el naufragio y la pérdida total, sino probabilidades de que ocurra ó sobrevenga avería; en el primer caso la prima tiene un valor más bajo para el asegurado, y en el segundo se eleva según la índole, naturaleza y probabilidad de las malas noticias que sirven de elemento al seguro.

Probado el conocimiento de las noticias, buenas ó malas, se prueba un fraude por parte del conocedor de ellas, y este hecho se castiga de oficio además de la pérdida del quinto de la cantidad asegurada en beneficio de la parte contratante que procedió de buena fe.

Art. 786. Si el que hiciere el seguro, sabiendo la pérdida total ó parcial de las cosas aseguradas, obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiera obrado por cuenta propia; y si, por el contrario, el comisionado estuviere inocente del fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre á su cargo pagar á los aseguradores el premio convenido.

Igual disposición regirá respecto al asegurador cuando contratarse el seguro por medio de comisionado y supiere el salvamento de las cosas aseguradas. (*Art. 898, Cód. 1829.*)

Los extremos que comprende este artículo se fundan en la manera de proceder, armónica con los principios generales del Derecho.

El artículo distingue tres aspectos en un mismo hecho:

1º Contratar por otro sabiendo que no existen ó se han deteriorado las cosas que han de ser objeto del contrato.

2º Contratar por otro con buena fe; y

3º Contratar un seguro por comisionado sobre cosas salvadas.

En el primer caso, el comisionado es cómplice del asegurado, por cuyo hecho se hace personalmente responsable de la obligación civil contraída, y de la criminal que le corresponda; en el segundo, el comisionado no tiene ninguna responsabilidad, porque obra estimando como honrado á su poderdante, y el caso tercero obedece á las mismas reglas que los dos que le preceden.

Art. 787. Si, pendiente el riesgo de las cosas aseguradas, fueren declarados en quiebra el asegurador ó el asegurado, tendrán ambos derecho á exigir fianza, éste para cubrir la responsabilidad del riesgo, y aquél para obtener el pago del premio; y si los representantes de la quiebra se negaren á prestarla dentro de los tres días siguientes al requerimiento, se rescindirá el contrato. (*Art. 886, Cód. 1829; 346, francés.*)

En caso de ocurrir el siniestro dentro de los dichos tres días sin haber prestado la fianza, no habrá derecho á la indemnización ni al premio del seguro.

Es preciso, ante todo, que el contrato de seguros se haya celebrado con anterioridad á la declaración de la quiebra de cualesquiera de las partes, y que las cosas, en el momento de la declaración, se hallen pendientes del riesgo para que se aseguraron. Reuniéndose estas condiciones, la parte libre podrá dirigirse á la quebrada en reclamación de fianza que garantice el riesgo ó el premio, y si dentro de los tres días siguientes á esta reclamación, que debe hacerse con toda publicidad, los representantes de la quiebra no se prestan á satisfacer la fianza que se pida al efecto, el contrato se considerará rescindido, sin derecho á la satisfacción del riesgo, ó á la del premio según los casos, pues este beneficio lleva consigo la carga de garantizar sus obligaciones.

Art. 788. Si, contratado un seguro fraudulentamente por varios aseguradores, alguno ó algunos hubieren procedido de buena fe, tendrán éstos derecho á obtener el premio íntegro de su segu-

ro de los que hubieren procedido con malicia, quedando el asegurado libre de toda responsabilidad. (Art. 897, Cód. 1829.)

De igual manera se procederá respecto á los asegurados con los aseguradores, cuando fueren algunos de aquéllos los autores del seguro fraudulento.

Rescindiéndose el contrato, porque el que se ve engañado no quiere proseguirlo en uso de su derecho, la ley viene á atender á aquellos que concurren inocentemente con los que combinaron el acto fraudulento. El asegurador de buena fe pierde la acción directa contra el asegurado que queda libre completamente, pero tiene en cambio la misma acción que contra éste hubiera tenido, para exigir á los aseguradores que motivaron la rescisión el premio total que corresponda á su parte en el seguro. Igual procedimiento se observa en semejante caso con los asegurados.

§ 5º

Del abandono de las cosas aseguradas.

Repetidas veces hemos significado que el contrato de seguros no se ha establecido con objeto de lucrarse al dueño de las cosas aseguradas, sino con el de evitarle las pérdidas que le ocasione un siniestro marítimo. Hemos visto también que las obligaciones del asegurador consisten en reparar las pérdidas y averías de las cosas, y las del asegurado en satisfacer la prima ó premio estipulado en la póliza; parece, según esto, que la obligación del asegurador se satisface y cumple en el momento en que, recogiendo los restos de las cosas aseguradas, paga la diferencia que media entre el valor que éstas alcancen y el que se contrató por la totalidad asegurada. Esto, que puede ser así muchas veces, no lo es, sin embargo, cuando la pérdida que ha experimentado la cosa asegurada la inutiliza para los fines que realizaba el asegurado, de tal modo que este deterioro vale para él tanto como si la cosa se hubiera extinguido completamente. Pero todavía lleva la ley su eficacia más adelante, porque cuando en el transcurso de cierto tiempo el asegurado carece de noticias de las cosas, puede proceder á su abandono á los aseguradores, con derecho á percibir la cantidad estipulada en el seguro.

La razón de la acción de abandono es sumamente clara: el que asegura una cosa se propone su conservación, utilizándose de ella; y desde el

momento en que su conservación se hace imposible, y su utilidad no resulta por los daños sufridos, ó por su paradero ignorado, el dueño tiene el beneficio de esta acción, por medio de la cual se cobra el seguro, y el asegurador se subroga en la personalidad y derechos del asegurado.

Por abandono, según Cauvet, se entiende el derecho que tiene el asegurado de hacerse pagar la totalidad de la suma asegurada renunciando á la propiedad de las cosas, así como á todos los derechos que en ellas le correspondan, á fin de que el asegurador pueda convertirse en propietario de las mismas si tal es su voluntad.

El abandono no ha sido siempre bien mirado por los jurisconsultos, considerándolo, no sólo excepción, sino regla contraria á los principios del derecho común. Baldasseroni lo tildaba de *externo odiosissimo remedium*, y Lord Ellenborough de riesgo desesperado impuesto al asegurador para que busque el medio de librar lo mejor que le sea posible. (*A desperate risk cast upon the underwriter who is to save himself as well as he can.*)

En las primeras épocas del seguro se sustentaba la idea de que sólo en ciertos y determinados riesgos de gravedad grande pudiera pactarse el abandono, el cual, sin embargo, no haría propietario de las cosas al asegurador sino en el caso de que el asegurado pidiese toda la cantidad asegurada, y aun en este, como hace observar Cauvet (1), el asegurado se consideraba siempre propietario mientras no renunciase expresamente á sus derechos sobre los objetos salvados, expresándose en tal sentido el ilustre Casaregis: *facta tamen per assecuratos assecuratoribus renunciatione implicita, sive ut vulgo dicitur dell'incerta*, y sosteniéndose, en consecuencia con estos principios, la necesidad de la *renuncia previa*, sin la cual no podía presumirse el abandono: *non sunt proprie exceptiones, sed incumbentiæ potius actoris adimplenda ante quam ille agat.*

Las razones del abandono las hemos expuesto ya; no es el lucro la razón del seguro, es á evitar la pérdida á lo que está llamado; y permitiendo al asegurado cobrar la cantidad estipulada y poseer y conservar los restos de las cosas, se pactaría un beneficio para él, con daño del asegurador que paga el precio de lo que, para el asegurado, debe considerarse completamente perdido desde el instante en que, con derecho para reclamar el precio, lo reclama y lo percibe.

El abandono es un medio que da la ley al asegurador para que se resarza en todo ó en parte de las sumas que ha pagado por el importe del seguro. Contra esta razón dicen Emérigon y Lord Ellenborough, que en caso de pérdida completa de las cosas, el abandono es una formalidad

(1) *Traité des assurances maritimes*. Vol. 2º, números 374 y siguientes.

inútil; y Cauvet, haciendo observar que el abandono no transmite precisamente ninguna cosa, sino que da al asegurado el medio de poner la pérdida total en la cuenta del asegurador, cita como caso práctico el ocurrido en 1792, en que un buque francés fué capturado por corsarios españoles, declarado buena presa y vendido; el propietario hizo abandono del buque considerando completa la pérdida y el asegurador satisfizo el precio del seguro. Obligada la nación española por el tratado de 1814 á restituir á los súbditos franceses el producto de las presas hechas durante las guerras marítimas de la Revolución y el Imperio, la presa de 1792 se devolvió á los herederos del asegurador, que en 1832 percibieron una respetable suma por aquel seguro que hizo efectivo su causahabiente.

De este modo, una cosa *completamente perdida* puede servir para remunerar á los aseguradores; otro tanto ocurre, cuando por falta de noticias se hace el abandono, y cuando no hay pérdida total, porque la parte que resta sirve de alivio del daño ocasionado á los aseguradores.

Los señores La Serna y Reus decían, definiendo esta acción, que *abandono es la dejación que el asegurado hace al asegurador de lo que resta de las cosas aseguradas y de todos los derechos que tiene respecto á ellas, con la carga de pagar la suma asegurada en su totalidad, en el plazo, lugar y forma correspondientes.*

El abandono es, como hemos dicho, la acción que tiene el asegurado para reclamar de los aseguradores la cantidad convenida, dejando á éstos todos sus derechos y acciones sobre las cosas aseguradas.

El abandono se realiza en los casos y en la forma que determina el Código, y su aceptación puede ser expresa ó tácita, según se haga constar por la voluntad manifiesta del asegurado ó por actos de posesión sobre las cosas abandonadas.

El abandono no puede referirse á una parte del seguro solamente, sino que ha de hacerse de todo él y sin condiciones de ningún género; en tal sentido se inspira la doctrina de estos actos, tal era la ley de 1829 taxativamente determinada en el art. 903 de aquel Código, y tal es también lo dispuesto, en armonía con los principios á que nos referimos, por el art. 372 del Código francés, y por el núm. 2º del 804 del actual.

Según Bedarride, el abandono parcial ó condicional se considera como no hecho; nuestro Código, como veremos más adelante, declara inadmisibles ese abandono.

Los franceses denominan *sinistros mayores* á los que producen la acción de abandono, distinguiendo entre ésta, en la que el asegurado percibe toda la cantidad por que aseguró sus cosas, y la acción de avería, que sólo da derecho á la reparación del daño causado.

El asegurado es, sin embargo, dueño de optar entre una de estas dos acciones, dentro de los límites que al efecto señala la ley.

Art. 789. Podrá el asegurado abandonar por cuenta del asegurador las cosas aseguradas, exigiendo del asegurador el importe de la cantidad estipulada en la póliza:

1º En el caso de naufragio.

2º En el de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura ó cualquier otro accidente de mar.

3º En el de apresamiento, embargo ó detención por orden del Gobierno nacional ó extranjero.

4º En el de pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el valor asegurado.

Los demás daños se reputarán averías y se soportarán por quien corresponda, según las condiciones del seguro y las disposiciones de este Código. (*Arts. 900 y 901, Cód. 1829; 865, alemán; 199, ley belga; 369 y 377, Cód. francés; 632, italiano.*)

No procederá el abandono en ninguno de los dos primeros casos, si el buque naufrago, varado ó inhabilitado pudiera desencallarse, ponerse á flote y repararse para continuar el viaje al puerto de su destino, á no ser que el coste de la reparación excediese de las tres cuartas partes del valor en que estuviere el buque asegurado. (*Art. 922, Cód. 1829; 201, ley belga; 389, Cód. francés; 632, párr. 8º, italiano.*)

En los principios generales anteriormente escritos damos la razón del abandono, que se adapta á los casos consignados en el artículo.

En el naufragio que representa la pérdida total de la nave por haberse sumergido en el mar; en la inhabilitación por varada, rotura, explosión, etc., siempre que, en ambos casos, sea imposible reparar el daño y poner el buque en condiciones de prestar servicios, ó para hacerlo se gasten más de las tres cuartas partes del valor del buque; en el apresamiento, embargo ó detención, y en la pérdida total de las cosas ó disminución de valor en tres cuartas partes, se justifica el abandono de las cosas que se hacen inútiles para su dueño, en cuyo caso, precisamente, es

en el que entra el seguro á reparar los perjuicios, reintegrando al poseedor de las cosas en el valor que se puso á las pérdidas, y entrando el asegurador á disponer de lo que haya quedado como resto de la catástrofe para hacer que con ello resulte menor su quebranto, y como dueño de lo que ha pagado por el valor que en la póliza se le puso.

Creemos necesario reproducir los siguientes renglones de la exposición de motivos en que se inspira el Código vigente:

«Equipara el Código actual la pérdida total de las cosas aseguradas al menoscabo que éstas sufren, siempre que disminuya en tres cuartas partes el valor de las mismas; disposición altamente justa y observada por casi todos los pueblos marítimos; pero al tratarse del menoscabo que hace inservible ó deja inhabilitado un buque para navegar, el Código no fija regla alguna. De manera que queda sujeto este punto á los usos y costumbres de cada plaza marítima y á las opiniones de los escritores ó intérpretes del Derecho, que suelen enumerar algunos casos en que se considera inhabilitado un buque para navegar por naufragio, varada ó cualquier otro accidente del mar. El proyecto pone término á esta incertidumbre, declarando que un buque queda inhabilitado para continuar el viaje al puerto de su destino, si los gastos para desencallar, ponerlo á flote ó repararlo excedieren de las tres cuartas partes del valor en que estuviese asegurado; y añade el proyecto que, en estos casos, tendrá obligación el asegurado de dar aviso del suceso al asegurador telegráficamente, siendo posible, y si no, por el primer correo siguiente al recibo de la noticia.»

Este párrafo del preámbulo explica luminosamente cuanto puede decirse comentando el artículo á que nos referimos.

El artículo del Código determina con toda precisión cuándo se origina y puede ejercitarse la acción de abandono por parte del asegurado, y viene á señalar, así como el artículo 904 del Código anterior, la diferencia entre las *averías* y esta clase de pérdidas, que califican los franceses de *sinistros mayores*. Esta distinción aparece por la lectura del párrafo 2º del número 4º de este artículo, pues al significar que *los demás daños se reputarán averías*, claramente deja á los que originan el abandono, dentro de una categoría distinta, que, sin necesidad del adjetivo, puede calificarse de *sinistro*.

Las *averías*, pues, serán las pérdidas reparables por los aseguradores, y los *sinistros* las que inutilizan las cosas para continuar sus servicios y dan origen á la acción de abandono.

Por las *averías* se repara el daño en la forma de que ya nos hemos ocupado en el párrafo 3º, y por los *sinistros* se paga la cantidad del seguro consignada en la póliza del contrato.

Art. 790. Verificándose la rehabilitación del buque, sólo responderán los aseguradores de los gastos ocasionados por la encalladura ú otro daño que el buque hubiere recibido. (*Art. 923, Cód. 1829; 876, alemán; 222, ley belga; 389, Cód. francés.*)

En este caso se considerará el naufragio, la varada, rotura, etc., como una avería, de cuyos gastos responderán los aseguradores en la forma prescrita en el art. 774 para los casos en que el buque asegurado sufre daño por accidente de mar, porque se trata de un naufragio, varada ó rotura que ha podido repararse dejando al dueño en posesión de su buque y en condiciones de seguirle utilizando en lo sucesivo, mediante el pago de una tercera parte.

Art. 791. En los casos de naufragio y apresamiento, el asegurado tendrá la obligación de hacer por sí las diligencias que aconsejen las circunstancias, para salvar ó recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le compete hacer á su tiempo, y el asegurador habrá de reintegrarle de los gastos legítimos que para el salvamento hiciere, hasta la concurrencia del valor de los efectos salvados, sobre los cuales se harán efectivos en defecto de pago. (*Art. 874, Cód alemán.*)

El asegurado debe prestar en estos actos la diligencia que corresponde al dueño de las cosas, las cuales debe considerar como suyas hasta el momento en que se haga imposible su recuperación, y por lo tanto, tiene el deber de procurar por ellas y por sí á fin de recuperarlas, salvarlas ó hacerse cargo de las que pueda, aunque esto le proporcione gastos y molestias, los cuales van de cuenta de los aseguradores, en cuyo beneficio, principalmente, se gestionan la conservación y el recobro de las cosas.

Practicado esto en debida forma, y cumplido su deber, puede el asegurado reclamar del asegurador la cantidad del seguro, haciendo abandono de las cosas, bien porque no puedan recobrase, ó bien porque excedan de las tres cuartas partes de su valor las cantidades necesarias para conseguir las.

Los efectos salvados sirven de garantía de pago para el asegurado, en lo que haya tenido que satisfacer prestando los servicios de conservación en los casos de naufragio ó de apresamiento. En su beneficio se causaron los gastos, y justo es que se hallen principal y primeramente

obligados á satisfacerlos, sin preterición por ninguna otra clase de servicios. Tal era, también, la ley en el art. 924 del Código de 1829.

Art. 792. Si el buque quedare absolutamente inhabilitado para navegar, el asegurado tendrá obligación de dar de ello aviso al asegurador, telegráficamente siendo posible, y si no, por el primer correo siguiente al recibo de la noticia. Los interesados en la carga que se hallaren presentes, ó, en su ausencia, el capitán, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino, con arreglo á lo dispuesto en este Código, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque ó transbordo, excedente de flete, y todos los demás, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto designado en la póliza. (*Arts. 924 y 925 Cód. 1829; 206, ley belga; 391 y 392, Cód. francés.*)

Art. 793. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercaderías á su destino, si la inhabilitación hubiere ocurrido en los mares que circundan á Europa desde el estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año, si hubiere ocurrido en otro punto más lejano; cuyo plazo se comenzará á contar desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro. (*Art. 928, Cód. 1829; 866, 867 y 868, alemán; 203 y 207, ley belga; 636 y 637, Cód. italiano.*)

Art. 794. Si, á pesar de las diligencias practicadas por los interesados en la carga, capitán y aseguradores, para conducir las mercaderías al puerto de su destino, conforme á lo prevenido en los artículos anteriores, no se encontrare buque en que verificar el transporte, podrá el asegurado propietario hacer abandono de las mismas. (*Art. 927, Cód. 1829; 224, ley belga; 394, Cód. francés; 634, italiano.*)

Lo consignado en estos tres artículos se halla en armonía con lo que ya dejamos dicho en los artículos anteriores, y con lo dispuesto por los artículos 924 al 928 del Código derogado. El objeto del legislador no es otro que el de facilitar la conservación y la conducción de las mercaderías,

rias, pero consignando para ello plazos prudenciales que no perjudiquen los intereses del comercio, protegiendo en cuanto es justo los intereses de los asegurados garantizados con la existencia de las cosas. No basta, sin embargo, esta existencia, porque la dilación ilimitada ó excesivamente larga, así como la falta de buque en que conducir las mercaderías al puerto de su destino, son accidentes que para el asegurado representan lo mismo que la pérdida de las cosas.

Tanto los interesados en la carga como el capitán están sujetos á la obligación de conducir las mercaderías á su destino, practicando con este objeto cuantas diligencias sean necesarias y posibles, entendiéndose estos gastos de cuenta del asegurador en cuyo beneficio redundan, puesto que si pone la carga en el puerto á que se destina, y en los plazos legales, ganando la prima, no debe absolutamente nada al asegurado. Ahora bien, éste tiene el derecho de practicar el abandono cuando transcurridos los plazos del art. 793, ó no hallándose nave para el transporte, sus intereses se lastimen, y pueda racionalmente estimar la dilación como una pérdida del cargamento.

Art. 795. En caso de interrupción del viaje por embargo ó detención forzada del buque, tendrá el asegurado obligación de comunicarla á los aseguradores tan luego como llegue á su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan transcurrido los plazos fijados en el art. 793.

Estará obligado además á prestar á los aseguradores cuantos auxilios estén en su mano para conseguir el alzamiento del embargo, y deberá hacer por sí mismo las gestiones convenientes al propio fin, si, por hallarse los aseguradores en país remoto, no pudiere obrar de acuerdo con éstos. (*Art. 929, Cód. 1829; 220, ley alemana; 387 y 388, Cód. francés; 636, italiano.*)

Esta comunicación á los aseguradores se hará telegráficamente, á ser posible, y no pudiendo realizarse así, por el primer correo, á fin de que los aseguradores dispongan también lo necesario para la redención del buque apresado. A pesar de dicho embargo ó detención, el asegurado no puede ejercitar su acción sino dentro de los seis meses ó del año que determina la ley en relación con las distancias.

Para el caso de que el buque apresado y las mercaderías se vendan á tercera persona, el art. 802 determina el inmediato ejercicio de la acción de abandono de que puede disponer libremente el asegurado. Este caso

puede ocurrir lo mismo pasando las cosas á poder de tercero, que adquiriéndolas los mismos asegurados, porque así convenga á sus intereses, y tanto en uno como en otro caso las cosas se consideran perdidas para su dueño, á no ser que este título nuevo tenga el carácter de rescate, en cuyo caso éste lo satisfacen los aseguradores en cuyo beneficio se realiza; pero si en realidad es una reventa, el asegurado es simplemente un comprador, y sus cosas se consideran perdidas y en poder de tercero, que es el que realiza con él un nuevo contrato, de todo punto extraño al primero sobre que se fundó el seguro.

Art. 796. Se entenderá comprendido en el abandono del buque el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose pertenencia de los aseguradores, á reserva de los derechos que competan á los demás acreedores, conforme á lo dispuesto en el art. 580. (*Art. 915, Código 1829; 832, párr. 3º, 4º y 5º, alemán; 218 y 219, ley belga; 386, Cód. francés.*)

Hemos manifestado ya que el asegurador se subroga en la personalidad del asegurado y por consiguiente en todas sus acciones y derechos. El flete es un fruto de la nave, y desde el momento en que se hace el abandono de ella y el asegurado percibe el valor del buque, no tiene derecho á continuar en el disfrute de lo que por su voluntad ha dejado de ser suyo mediante el precio convenido en la póliza.

El flete abandonado es, como dice el Código, el de las *mercaderías que se salven*; claro está que no comprende el de las que se perdieron, ni el de aquellas que fueron vendidas en los puertos de su destino, ó en alguno de los de escala. En estas últimas existe alguna discusión por parte de los autores que opinan que deben comprenderse en el abandono porque representan el fruto del buque, que no siendo ya del asegurado, no debe rendirle beneficios. Hay que tener en cuenta para rebatir esta opinión que el asegurado es dueño del buque hasta el momento en que hace el abandono, y que como los frutos de las cosas pertenecen á los dueños de las mismas, los que representan los fletes hasta entonces son del asegurado.

Las cosas que han llegado felizmente á su destino, y durante las escalas se han desembarcado, rinden sus fletes al naviero, y no pueden ser responsables, lógicamente, de los riesgos que ocurran con posterioridad.

Cauvet dice que por *flete de las mercaderías salvadas* debe entenderse el de las que se hallan á bordo del buque en el momento en que pe-

rece, y no el de las que se han desembarcado, porque el flete que las gravaba se considera ya como adquirido. Las palabras *mercaderías salvadas*, dice el mismo con Fremery, significan que las *mercaderías perdidas* no deben ningún flete.

Los aseguradores, añade Cauvet, han introducido en las pólizas una cláusula que amplie su derecho en el sentido en que algunos, pocos, lo consideran, por la cual el asegurado debe *abandonar todo el flete salvado del viaje durante el cual ha ocurrido el siniestro*, ó, con más amplitud, *el flete de todas las mercaderías desembarcadas con anterioridad al siniestro en los diversos puertos de la escala* (1).

Puede ocurrir también el caso de un navio asegurado por viaje redondo, que verifica el de ida y perece en el de vuelta. ¿Qué flete corresponde al asegurador una vez hecho el abandono por el asegurado? Basta para responder á esta cuestión fijarse en lo que ya hemos consignado, y por ello se verá que el flete que hace suyo el asegurador es el que corresponde al viaje de vuelta, durante el cual se ocasionó la pérdida que dió motivo para el ejercicio de la acción de abandono.

Con objeto de que no quede ninguna duda en el ánimo, en cuanto se refiere á la extensión y alcance del artículo del Código, cuyo sentido hemos fijado conforme con las opiniones de Alauzet, Estrangin, Pardessus, Boulay-Paty, Dageville, Bedarride, Lyon-Caen, Renault, Dalloz, Boistel, Fremery, Cauvet, Haghe y Cruismans y tantos otros tratadistas, reproducimos las siguientes palabras del Tribunal de Casación á que se refieren los autores citados: «Por las palabras *mercaderías salvadas*, ha entendido la ley, indudablemente, tomándolas en su sentido gramatical, las que se han salvado encontrándose expuestas en el siniestro que ha sido causa del abandono.»

Este es, á nuestro modo de ver, el sentido de nuestro Código, como es, sin duda, la doctrina científica imperante en la materia y reconocida por todos los jurisconsultos y autores de Derecho marítimo comercial.

Dada la libertad de contratación, Mr. Cauvet encuentra una cuestión que debemos tocar también nosotros, puesto que se refiere á una condición del contrato de fletamento que puede fácilmente presentarse. El caso que se presenta es el de que un cargador convenga con el naviero en no pagar flete hasta tanto que las mercaderías cargadas lleguen á buen puerto, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta, ó bien se contrate gratuito el viaje de ida y un crecido flete para el de vuelta.

(1) ... *tout le fret sauvé du voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, ou bien, suivant une autre formule, le fret de toutes marchandises débarquées même avant le sinistre ou aux divers lieux d'escale.*—Obr. cit., vol. 2º, núm. 404.

En el viaje redondo gratuito como no hay flete no se puede dejar; pero en el segundo caso de la cuestión, puede ocurrir que el viaje de ida sea feliz y en el de vuelta se haga el abandono por perecer en él el buque y salvarse la mercadería. ¿Qué flete será el abandonado? ¿Todo el flete porque no se había contratado á la ida para recargar su valor á la vuelta? Esto sería inicuo, exclama Cauvet; sería necesario deducir la parte correspondiente al viaje de ida. Tal es la equidad, y tal creemos sería la decisión de los Tribunales en semejante caso, porque debe considerarse en él que el flete gratuito de la ida se fundaba en el mayor precio que se había de fijar para el viaje de vuelta. Esta combinación puede presentarse en muchos casos, en que, sin grandes fondos por parte de los comerciantes, les convenga exportar géneros de prueba, importando otros con el importe de aquéllos, proponiéndose realizar esta doble ganancia.

El flete de las mercaderías salvadas, cuando ocurre abandono, se debe, aun cuando se haya recibido por adelantado, sin perjuicio del orden de prelación de créditos que establece el art. 580.

Por último, acerca de este tema, ¿puede ser objeto de convenio entre el asegurador y el asegurado el no comprender el flete de las mercaderías salvadas en el caso de un siniestro que motive el abandono?

Este caso, en el que se muestran dudosos los tratadistas extranjeros, se resuelve afirmativamente por la simple lectura del primer párrafo del art. 738, que consigna de un modo terminante que *la póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, etc.*

Libremente puede consignarse todo cuanto la ley no ha prohibido que se consigne, y así como no podría hacerse pacto de abandonar parcial ó condicionalmente, porque la ley se opone á ello, puede pactarse la libertad del flete, que queda, por voluntad de la ley, á disposición de la de los contratantes y á su completo arbitrio.

Art. 797. Se tendrá por recibida la noticia para la prescripción de los plazos establecidos en el art. 793, desde que se haga pública, bien por medio de los periódicos, bien por correr como cierta entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó bien porque pueda probarse á éste que recibió aviso del siniestro por carta ó telegrama del capitán, del consignatario ó de algún corresponsal. (*Art. 906, Cód. 1829.*)

Mediante esta determinación de la ley, se evitan fraudes y engaños, que redundarían en perjuicio de los comerciantes, haciendo de todo pun-

to ésteril el seguro. Los seis meses, y el año, según las circunstancias de lugar, que concede el art. 793, podrían prolongarse indefinidamente fingiendo retraso en la noticia en caso de un siniestro, y á evitar esto viene el artículo á que nos referimos, señalando el momento en que se hace pública la noticia de un siniestro por la inserción del mismo en un periódico, por considerarse ocurrido entre los mismos comerciantes, ó por carta ó telegrama en que se dé cuenta del sucedido.

Estos medios se ajustan perfectamente á lo que dicta la justicia que debe practicarse cuando existen intereses opuestos bajo el amparo de la ley. Desde el momento en que los comerciantes tienen y consideran como hecho real y positivo un siniestro marítimo, el dueño de las cosas disfruta del derecho de reclamar que sus mercaderías se conduzcan al puerto destinado en los plazos que expresamente determina el Código. Ahora bien; ¿cuándo podrá estimarse que la noticia corre como cierta entre los comerciantes de la residencia del asegurado?

Si la noticia se encuentra en un periódico, si se recibe por carta ó telegrama del capitán, del consignatario ó de algún corresponsal, la cuestión no ofrece duda de ningún género. Pero el caso que debemos resolver es el que concreta el momento en que los comerciantes, sin esos elementos, indiscutibles, dan como cierto un siniestro del que no existen las noticias en la forma apuntada.

Con el fin de simplificar el problema pondremos un ejemplo:

El buque *Europa*, de vuelta de Inglaterra, debe encontrarse de retorno en Santander en un día determinado. Dos días antes se desencadena un temporal en el Cantábrico, y unos cuantos buques que entran de arribada aseguran haber visto naufragar un vapor de las señas del *Europa*, sin poderle prestar auxilio. Pasan los días, y alguna semana, y el buque no regresa; se telegrafía á Inglaterra y el buque salió con rumbo á España, y los demás puntos de la escala afirman el hecho de la feliz salida del buque. En este caso, los comerciantes consideran que el buque perdido es el *Europa*, y el asegurado exige los seis meses legales para la conducción de la carga. ¿No es sobrado el tiempo para la conducción, y los indicios no son suficientes?

También cuando sin cartas ni telegramas de las personas indicadas en el artículo, se recibiere carta de un pasajero salvado del siniestro, aunque esta carta sea familiar, debe considerarse como recibida la noticia, lo mismo que en el caso de que ésta provenga de agentes consulares que aseguren el hecho del siniestro.

Art. 798. Tendrá también el asegurado el derecho de hacer

abandono después de haber transcurrido un año en los viajes ordinarios y dos en los largos, sin recibir noticia del buque.

En tal caso, podrá reclamar del asegurador la indemnización por el valor de la cantidad asegurada, sin estar obligado á justificar la pérdida; pero deberá probar la falta de noticias con certificación del Cónsul ó Autoridad marítima del puerto de donde salió, y otra de los Cónsules ó Autoridades marítimas de los del destino del buque y de su matrícula, que acrediten no haber llegado á ellos durante el plazo fijado.

Para usar de esta acción, tendrá el mismo plazo señalado en el art. 804, reputándose viajes cortos los que se hicieren á la costa de Europa y á las de Asia y África por el Mediterráneo, y respecto de América los que se emprendan á puertos situados más acá de los ríos de La Plata y San Lorenzo, y á las islas intermedias entre las costas de España y los puntos designados en este artículo. (*Arts. 908 y 909, Cód. 1829; 866, alemán; 203, ley belga; 375 y 377, Cód. francés; 633, párr. 1º, y 637, italiano.*)

La falta absoluta de noticias del buque hace presumir su pérdida, siendo esta presunción *juris et jure*, siempre que sea cierta la carencia de noticias, de tal modo, que el asegurado no tiene que practicar otra prueba que no sea la de justificación de esta falta, por medio de certificaciones del puerto de donde salió, del de llegada y del de matrícula del buque.

La diferencia entre viajes cortos y largos salta á la vista con sólo conocer elementalmente la geografía, y apreciar por ella las distancias y el tiempo que se tarda en recorrerlas, dados los medios de locomoción; sin embargo, á nuestro modo de ver, han debido diferenciarse los plazos según se tratase de buques de vapor ó de vela.

Art. 799. Si el seguro hubiere sido contratado á término limitado, existirá presunción legal de que la pérdida ocurrió dentro del plazo convenido, salvo la prueba que podrá hacer el asegurador, de que la pérdida sobrevino después de haber terminado su responsabilidad. (*Art. 910, Cód. 1829; 208, ley belga; 376, Código francés; 633, párr. 2º, italiano.*)

En igual sentido se expresaba el art. 910 del Código anterior. No pudiéndose fijar el momento en que ocurrió el siniestro, se establece en beneficio del asegurado esta presunción *juris tantum*, porque pudiendo haber ocurrido dentro del plazo del seguro, cuyo fin es librar de pérdidas, la presunción debe inclinarse á favor de quien paga una prima para verse libre de los riesgos del mar. por los cuales ha perdido el disfrute de las cosas aseguradas.

Art. 800. El asegurado, al tiempo de hacer el abandono, deberá declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre los mismos, y hasta que haya hecho esta declaración, no empezará á correr el plazo en que deberá ser reintegrado del valor de los efectos. (*Art. 911, Cód. 1829; 873, párr. 3º alemán; 211, ley belga; 379, Cód. francés; 638, párr. 1º y 2º, italiano.*)

Si cometiere fraude en esta declaración, perderá todos los derechos que le competan por el seguro, sin dejar de responder por los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida. (*Art. 919, Cód. 1829; 212, ley belga; 380, Código francés; 638, párr. 3º, italiano.*)

Mediante estas declaraciones puede practicarse la reducción del seguro bien por existir otros que sumen mayor valor del que la cosa tenga, bien por existir préstamos que cubran todo el valor de las cosas aseguradas, ó bien porque proceda, como puede ocurrir, la anulación del contrato.

Si hubiera fraude en las declaraciones que pide el artículo, en consonancia con los arts. 911 y 912 del Código de 1829, el asegurado perderá todos sus derechos al seguro; pero si en vez de fraude existe un error de concepto, en este caso no cabrá otra cosa que el castigo impuesto anteriormente á los que por ignorancia ó negligencia no tienen conocimiento exacto de sus negocios.

Art. 801. En caso de apresamiento de buque, y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con el asegurador, ni de esperar instrucciones suyas, podrá por sí, ó el capitán en su defecto, proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión.

Éste podrá aceptar ó no el convenio celebrado por el asegurado ó el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio.

Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y quedarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme á las condiciones de la póliza. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho á los efectos rescatados; y si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio. (*Arts. 917 y 918, Código 1829; 220 y 221, ley belga; 395 y 396, Cód. francés; 641, italiano.*)

El acto de proceder al rescate de las cosas apresadas, así como el de procurar la salvación de éstas, de que ya nos hemos ocupado, resultan soluciones favorables al asegurador, cuya pérdida se disminuye si en la gestión de estos cometidos el éxito favorece á los obligados á prestar los servicios de rescate ó de salvación. Ahora bien, la aceptación por parte de los aseguradores se ha de manifestar dentro de las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio, mediante el cual el asegurador puede por el rescate librarse del pago de la cantidad asegurada á que viene obligado.

Las demás condiciones del artículo, en cuanto á la aceptación ó no aceptación del convenio, se fundan en la equidad y en los principios á que tantas veces nos hemos referido tratando de esta misma materia.

Art. 802. Si, por haberse represado el buque, se reintegrara el asegurado en la posesión de sus efectos, se reputarán avería todos los gastos y perjuicios causados por la pérdida, siendo de cuenta del asegurador el reintegro; y si, por consecuencia de la represa, pasaren los efectos asegurados á la posesión de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono. (*Arts. 919 y 920, Cód. 1829; 371 y párr. 1º del 403, francés.*)

Porque en el primer caso cabe y es admisible la reparación, si ésta no excede de los límites señalados, y en el segundo no cabe reparación de daños, sino pago de la totalidad de las cosas perdidas ya definitivamente.

Art. 803. Admitido el abandono, ó declarado admisible en juicio, la propiedad de las cosas abandonadas, con las mejoras ó desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del abandono, se transmitirá al asegurador, sin que le exonere del pago la reparación del buque legalmente abandonado. (*Arts. 913 y 914, Código 1829; 872, alemán; 216, ley belga; 385, Cód. francés; 640, italiano.*)

Obedece esta disposición al criterio sentado en la parte doctrinal que encabeza este capítulo, estableciendo el principio de que *l'assuré subroge les assureurs en son lieu et place* (1).

El abandono se realiza por el concierto de las voluntades del asegurado y el asegurador ó por ministerio de la ley. En cualquiera de estos casos, es indudable que una vez pagado el valor de las cosas éstas pasan á poder del asegurador por haber recibido del asegurado el precio, *sin que le exonere del pago la reparación del buque legalmente abandonado*, porque como se lo apropia vendría á descontarse una suma destinada en beneficio del mismo asegurador, y ajena completamente al asegurado, á quien, en caso de abandono, nada importa cuanto pueda hacerse por las cosas que se hallan ya en dominio de persona distinta.

Art. 804. No será admisible el abandono:

1º Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje. (*Art. 902, Cód. 1829; 200, ley belga; 370, Cód. francés.*)

2º Si se hiciera de una manera parcial ó condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados. (*Art. 903, Cód. 1829; 870, alemán; 202, ley belga; 372, Cód. francés.*)

3º Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo, dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera, en cuanto á los siniestros ocurridos en los puertos de Europa, en los de Asia y África en el Mediterráneo, y en los de América desde los ríos de La Plata á San Lorenzo, y dentro

(1) Emérigon.

de diez y ocho respecto á los demás. (*Art. 904, Cód. 1829; 869, alemán; 203, ley belga; 373, Cód. francés.*)

4º Si no se hiciere por el mismo propietario ó persona especialmente autorizada por él, ó por el comisionado para contratar el seguro.

De todas las disposiciones de este artículo nos hemos ocupado con la debida extensión, y afectan unas á la doctrina del contrato, que ya queda desarrollada, y otras al procedimiento, para que con arreglo á aquella surta efecto el abandono.

El Código introduce en esta parte una modificación digna de tenerse en cuenta; en la legislación pasada, señalándose plazo para hacer el abandono, se dejaba al arbitrio del asegurado la época ó el tiempo en que habia de formalizarlo, lo cual, como dice el autor del preámbulo, «además de producir cierta confusión, nociva siempre á los intereses mercantiles, perjudica notablemente al asegurador, que entretanto carece de los datos y documentos necesarios para considerar admisible ó no la reclamación.» La legislación actual, obedeciendo á las reglas establecidas para estos actos, determina con precisión el plazo para el abandono, y el término para su justificación.

Art. 805. En el caso de abandono, el asegurador deberá pagar el importe del seguro en el plazo fijado en la póliza, y no habiéndose expresado término en ella, á los sesenta días de admitido el abandono ó de haberse hecho la declaración del art. 803. (*Artículo 885, Cód. alemán; 216, párr. 2º, ley belga; 640, párr. 2º, Cód. italiano.*)

Este artículo, basado en otro del Código de 1829, también complementa las disposiciones derogadas; pues previendo el caso de que no se haya señalado un plazo para el pago del seguro, pone un término prudencial, que al mismo tiempo que resulta breve, no lastima los intereses de los aseguradores.

TÍTULO IV

De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS AVERÍAS

Antes de hacer el estudio doctrinal de esta parte del Derecho mercantil, como cuestión previa, que afecta no sólo al método de estos estudios sino también á las modificaciones hechas en su desenvolvimiento progresivo, es necesario conocer el pensamiento del legislador. Este dice en la exposición de motivos, de que tan continuamente venimos ocupándonos, lo siguiente:

«Aunque las innovaciones que introduce el proyecto en esta materia no son de tanta transcendencia como las realizadas en los contratos de préstamo á la gruesa y de seguros marítimos, ofrecen bastante importancia porque mejoran la doctrina de nuestro Código, no sólo en cuanto al orden y método seguido en la exposición, sino también en cuanto al fondo, resolviendo muchas de las dudas á que da motivo la legislación vigente, y completándola en algunos puntos que han pasado inadvertidos para el legislador.

»Fijando la consideración en el método, es innegable que el proyecto acusa una verdadera superioridad sobre el Código vigente. Sin duda, por no haberse formado los autores del mismo una idea clara y completa de todo el conjunto de relaciones jurídicas que nacen de los daños que ocasionan los accidentes marítimos en el buque y en el cargamento, aparecen confundidos y mezclados, bajo un solo título, los preceptos que fijan la naturaleza de estos daños y los que señalan el procedimiento que ha de seguirse para justificar su existencia y estimación, ó para determinar la manera de contribuir á la indemnización, tratándose separadamente, como si no estuviesen sujetos á las mismas disposiciones, los daños sobrevenidos por naufragio ó arribada forzosa.

de diez y ocho respecto á los demás. (*Art. 904, Cód. 1829; 869, alemán; 203, ley belga; 373, Cód. francés.*)

4º Si no se hiciere por el mismo propietario ó persona especialmente autorizada por él, ó por el comisionado para contratar el seguro.

De todas las disposiciones de este artículo nos hemos ocupado con la debida extensión, y afectan unas á la doctrina del contrato, que ya queda desarrollada, y otras al procedimiento, para que con arreglo á aquella surta efecto el abandono.

El Código introduce en esta parte una modificación digna de tenerse en cuenta; en la legislación pasada, señalándose plazo para hacer el abandono, se dejaba al arbitrio del asegurado la época ó el tiempo en que habia de formalizarlo, lo cual, como dice el autor del preámbulo, «además de producir cierta confusión, nociva siempre á los intereses mercantiles, perjudica notablemente al asegurador, que entretanto carece de los datos y documentos necesarios para considerar admisible ó no la reclamación.» La legislación actual, obedeciendo á las reglas establecidas para estos actos, determina con precisión el plazo para el abandono, y el término para su justificación.

Art. 805. En el caso de abandono, el asegurador deberá pagar el importe del seguro en el plazo fijado en la póliza, y no habiéndose expresado término en ella, á los sesenta días de admitido el abandono ó de haberse hecho la declaración del art. 803. (*Artículo 885, Cód. alemán; 216, párr. 2º, ley belga; 640, párr. 2º, Cód. italiano.*)

Este artículo, basado en otro del Código de 1829, también complementa las disposiciones derogadas; pues previendo el caso de que no se haya señalado un plazo para el pago del seguro, pone un término prudencial, que al mismo tiempo que resulta breve, no lastima los intereses de los aseguradores.

TÍTULO IV

De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS AVERÍAS

Antes de hacer el estudio doctrinal de esta parte del Derecho mercantil, como cuestión previa, que afecta no sólo al método de estos estudios sino también á las modificaciones hechas en su desenvolvimiento progresivo, es necesario conocer el pensamiento del legislador. Este dice en la exposición de motivos, de que tan continuamente venimos ocupándonos, lo siguiente:

«Aunque las innovaciones que introduce el proyecto en esta materia no son de tanta transcendencia como las realizadas en los contratos de préstamo á la gruesa y de seguros marítimos, ofrecen bastante importancia porque mejoran la doctrina de nuestro Código, no sólo en cuanto al orden y método seguido en la exposición, sino también en cuanto al fondo, resolviendo muchas de las dudas á que da motivo la legislación vigente, y completándola en algunos puntos que han pasado inadvertidos para el legislador.

»Fijando la consideración en el método, es innegable que el proyecto acusa una verdadera superioridad sobre el Código vigente. Sin duda, por no haberse formado los autores del mismo una idea clara y completa de todo el conjunto de relaciones jurídicas que nacen de los daños que ocasionan los accidentes marítimos en el buque y en el cargamento, aparecen confundidos y mezclados, bajo un solo título, los preceptos que fijan la naturaleza de estos daños y los que señalan el procedimiento que ha de seguirse para justificar su existencia y estimación, ó para determinar la manera de contribuir á la indemnización, tratándose separadamente, como si no estuviesen sujetos á las mismas disposiciones, los daños sobrevenidos por naufragio ó arribada forzosa.

«El proyecto pone remedio á esta confusión, distribuyendo en dos títulos la materia que el Código vigente comprende en uno solo; dedica el primero á exponer la naturaleza de los diversos daños y perjuicios producidos por cualquier accidente marítimo, y muy especialmente los que provienen de arribada forzosa, abordaje ó naufragio, y destina el segundo á consignar, con toda amplitud, las reglas para proceder á la justificación y liquidación de los daños que merecen la calificación de averías.»

Observa Desjardins (1) que han contenido los eruditos acerca de la etimología de la palabra avería. Gluck la encuentra originada en las palabras *hafen* ó *haben*; de Vieg, en la hebrea *habar*; Boxhorn, le da un origen árabe; van Weytsen, se lo da griego (*εἶρος* y *ἀβάρης*); Delaborde, lo ve en las palabras *aver*, *hacer*, *avere*, empleados en la Edad Media por las lenguas meridionales; Johnson, en su Diccionario, la cree en las radicales sajonas *healp*, *half*; según Marshall, Govare, la origina del latín *averare*, y cada autor, según sus aficiones y estudios, la encuentra en un idioma ó en otro, justificando á Desjardins, y sobre todo á Emérigon, que aseguraba, no ya sólo que nada se sabía de positivo en estas disquisiciones, sino que es de todo punto imposible el esclarecimiento de tal etimología.

Averías, según Henri Marcy (2), son todos los gastos extraordinarios hechos para el buque y para el cargamento, conjunta ó separadamente, y todos los daños que sobrevengan al uno y al otro desde la carga y la partida, hasta la vuelta y la descarga.

Las averías tienen una significación limitada, pues, como hemos visto en el título anterior, la acción de abandono abarcando todo el valor de las cosas, considerándolas como perdidas, aunque no lo estén en su totalidad, hace nula la acción de avería, que se reduce á los daños y á los gastos, no sólo extraordinarios, sino que no pasen de un límite, fuera del cual puede considerar el dueño como perdidas las cosas; por ejemplo, el exceso por valor de las tres cuartas partes del que tenga el buque.

Las averías, según muchos autores, cuya opinión seguimos, se remontan al origen del Derecho marítimo, bien en sus leyes, bien en las costumbres comerciales de los pueblos, citando Desjardins como ejemplo el texto del contrato á la gruesa conservado en el discurso de Demóstenes contra Lacrito, el cual implica una reglamentación formal de las averías comunes, adoptada por la legislación comercial de los atenienses. En el tit. II del libro XIV de las Pandectas, titulado *De lege rhodia de jactu*, en los roles de Olerón, en las leyes de Partida y en el Consulado

(1) *Traité de Droit commercial maritime*, tome quatrième.

(2) *Code de commerce du royaume d'Italie*.

del mar, aparecen de un modo claro las averías, convirtiéndose en leyes aquellos gastos que la equidad debe repartir entre todos los que reciben un beneficio por ellos.

Aceptando, pues, la definición de Marcy, que concreta la de la ley, pasemos al concepto de las averías que se determina por el Código.

Art. 806. Para los efectos del Código, serán averías:

1º Todo gasto extraordinario ó eventual que, para conservar el buque, el cargamento ó ambas cosas, ocurriere durante la navegación.

2º Todo daño ó desperfecto que sufre el buque desde que se hiciera á la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en el de su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación. (*Art. 930, Cód. 1829; 702 y 703, alemán; 99, ley belga; 397, Cód. francés; 642, párr. 1º, italiano.*)

Se reputan averías todos los gastos extraordinarios ó eventuales, lo mismo en nuestro Código que en los demás, que consignan la misma frase para expresarlas.

Ahora bien; se hace preciso determinar que estos gastos han de ser realmente *extraordinarios ó eventuales*, ó sean de los que no se comprenden en las obligaciones comunes ó ordinarias del naviero ó del fletador.

Arnould (1) dice que son gastos extraordinarios los no comprendidos en los desembolsos ordinarios del viaje que se hacen precisos para sostener el buque en condiciones de transportar la carga.

Son extraordinarios todos los imprevistos que se realizan por circunstancias especiales que son extrañas de todo punto á lo normal y ordinario de un viaje marítimo. Son ordinarios, por ejemplo, los gastos que se ocasionen por la entrada en un puerto de los de escala, por remolques, visita, sanidad, etc., y son extraordinarios los que por estos mismos conceptos se satisfagan por resultas de una arribada forzosa para salvar la nave ó el cargamento.

Puede ocurrir también que un buque entre en puerto que no sea de

(1) *All expenses not included in the ordinary disbursements of the voyage, which are necessary for keeping the ship in a proper condition to transport the cargo.—On the law of marine.*

escala sin necesidad de la arribada, y en este caso aun cuando los gastos que se produce son extraordinarios, no se pueden considerar como averías, porque se han causado, no para la conservación del buque ó del cargamento, sino por la voluntad del capitán ó del naviero, contraviendo los términos del contrato; lo mismo ocurrirá cuando indebidamente se prolongue el viaje del buque, porque entonces los gastos que se realizan pueden considerarse como menudos y ordinarios propios de la navegación.

El concepto del Código para la consideración de las averías es que los gastos sean *extraordinarios ó eventuales*, y que ocurran *durante la navegación*. Desde el momento en que, como atinadamente observan los Sres. La Serna y Reus en sus comentarios al Código de 1829, hay casos en que se consideran averías comunes en buques anclados en el puerto de partida, es verdaderamente un absurdo limitar éstas como regla al momento preciso de la navegación del buque.

El art. 818 de este Código, y su semejante el 967 del anterior, son excepción de la regla determinada en los dos Códigos al definir las averías.

Pueden ocurrir riesgos dentro del puerto de partida, y resultado de éstos producirse gastos que constituyan verdaderas averías, á las que deben contribuir equitativamente los interesados en el buque y en el cargamento, por redundar en beneficio y utilidad común, que es el fundamento de la distribución proporcional de las averías. Así piensan muchos comentaristas; pero este criterio se reduce á una teoría sin aplicación en el terreno de la práctica.

El buque, pues, ha de hacerse á la mar, y una vez en estas condiciones, cuanto se ejecute para su salvación ó la del cargamento, que produzca gastos extraordinarios ó eventuales, constituye una avería. Tal es la regla de Derecho establecida desde 1829 y consagrada por la legislación actual.

Las averías pueden sufrirse en el buque y en el cargamento, y á diferenciar estos dos casos acude el núm. 2º del artículo. En cuanto al buque, son averías los daños ó desperfectos causados desde que se hizo á la mar, hasta que fijó las anclas en el puerto de su destino, siendo, como hemos dicho al ocuparnos especialmente del número anterior, una excepción lo consignado en el art. 818, y una regla la de que ocurran los gastos durante la navegación, de tal modo que al cesar éste y dar fondo la nave cesan las razones de las averías en el sentido y alcance de la ley escrita.

En lo que se refiere á las mercaderías, consigna el Código que para que se reputen sus daños como averías es necesario que éstos ó los des-

perfectos se sufran *desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación*, lo cual parece contradictorio con lo expuesto en el núm. 1º. Según éste, los gastos extraordinarios ó eventuales son averías cuando ocurren *durante la navegación*; y según el número 2º, los daños ó desperfectos de las mercaderías son averías *desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación*.

Por este singular mecanismo puede ocurrir fácilmente que se discutan en los Tribunales ambas teorías con buena fe por los dos contendientes, y no sólo con buena fe, sino con razón de ambos. El dueño de las mercaderías averiadas pide á todos los interesados en el buque y en el cargamento, cuando aquél se halla aún en el puerto de partida, el prorrateo de averías, fundándose en el núm. 2º del art. 806, y dichos interesados, fundándose en el núm. 1º del mismo artículo, las niegan: el ejemplo no es de difícil realización. El dueño de las mercaderías pide, en uso de su derecho, que *habiéndose cargado éstas*, se pague lo correspondiente para cubrir los *daños ó desperfectos*, y los demás interesados, ejercitando también un derecho propio, niegan, fundándose en que, no habiéndose ocasionado los gastos *durante la navegación*, nada deben.

Como puede apreciarse, es ocioso en el párrafo primero el consignar que *ocurriere durante la navegación*, y no sólo es ocioso, sino que resulta contradictorio y perjudicial.

Es lamentable que el legislador, que con tanto acierto y justicia ha tratado otras importantísimas cuestiones, haya pasado de ligero sobre ésta que tanto afecta al derecho comercial y al buen sentido, lastimados por un sólo golpe.

Si todos los gastos extraordinarios que se ocasionan en el buque ó en la carga, ó en ambas cosas, tienen por objeto la utilidad y el beneficio común, deben ir de cuenta y á cargo de la comunidad, no desde que el buque leve anclas, sino desde que éste ó las mercaderías se pusieron en condiciones de sufrir los daños ó desperfectos constitutivos de las averías. Esto lo dictan la justicia y el sentido común, y de tal modo es así, que así lo consigna el núm. 2º del artículo, en pugna con el 1º.

A pesar de lo que dice el núm. 1º, nosotros no vacilamos en calificar y sostener como averías, á cuya participación concurren todos los interesados, aquellas que se causen en mercaderías *embarcadas*, dentro del puerto de partida, cuando éstas reúnan las condiciones de gruesas, y hayan venido á redundar en beneficio de la nave ó del cargamento, y por consiguiente en pro de los intereses comunes.

Se defiende esta interpretación de la ley por el citado núm. 2º y por los artículos 811 y siguientes, de que más adelante nos ocupamos.

Art. 807. Los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como los de pilotaje de costas y puertos, los de lanchas y remolques, anclaje, visita, sanidad, cuarentenas, lazareto y demás llamados de puerto, los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro común á la navegación, se considerarán gastos ordinarios á cuenta del fletante, á no mediar pacto expreso en contrario. (Arts. 932 y 933, Código 1829.)

Viene este artículo á explicar más aún el concepto de gastos *extraordinarios* que se menciona en el anterior. Se ve la diferencia entre los gastos previstos, los que representan lo habitual y ordinario del comercio, que deben considerarse de cuenta del fletante suponiéndolos incluidos en el flete, y los que se ocasionan por una razón poderosa, deliberadamente, proponiéndose evitar mayores daños, y producir el beneficio general, que debe por tanto concurrir al daño parcial, en provecho de todos producido.

Aquí vemos que el Código determina, por medio de hechos, la diferencia entre gastos ordinarios y extraordinarios en una navegación. Todos aquellos que son inherentes á las cosas y á su propia naturaleza, todos los que son obligados en la vida normal del comercio marítimo, son gastos ordinarios, y en tal sentido, sólo á mediar pacto en contrario, se admite que recaiga sobre ellos la calificación distinta que merecen los que por cualquier accidente del mar sobrevienen inesperadamente y se hacen precisos para la salvación del buque ó del cargamento.

Como es natural, al ocuparnos de la salvación del buque, nos referimos también á la del pasaje.

Art. 808. Las averías serán:

1° Simples ó particulares.

2° Gruesas ó comunes. (Arts. 702 y 703, Cód. alemán; 101, ley belga; 399, Cód. francés; 642, párr. 2°, italiano.)

El art. 931 del Código de 1829 establecía tres clases de averías: *ordinarias*, *simples ó particulares* y *gruesas ó comunes*. Las averías ordinarias no tenían ninguna razón de ser, ni eran ni son constitutivas de averías, porque se fundaban sobre gastos no sólo ordinarios, sino también precisos para realizar la navegación. El art. 807 del Código actual determina con claridad y específicamente lo que el art. 933 del Código an-

terior consideraba como gastos de avería ordinaria. Esta avería, como hemos dicho, carece de fundamento; las averías consisten en los gastos *extraordinarios ó eventuales* para salvar el buque ó el cargamento, y todo gasto que no revista estos caracteres es de cuenta del fletante, á no mediar pacto expreso en contrario; pero aun mediando éste, y no siendo de cuenta del fletante solo, entrarán en la cuenta de los demás estos gastos, no como una avería, sino como una obligación libremente contraída.

«De acuerdo con los buenos principios, dice la exposición de motivos, el proyecto sólo reconoce dos clases de averías, simples ó particulares y gruesas ó comunes, desapareciendo del tecnicismo jurídico lo que impropriamente califica de avería ordinaria el Código vigente: declara avería gruesa los alimentos, salarios y gastos del buque detenido, mientras se obtiene el rescate, y los gastos de la liquidación de la avería; aumenta las atribuciones del capitán para disponer por sí la ejecución de ciertas medidas en casos extraordinarios; exime de toda responsabilidad al cargamento transbordado en lanchas ó barcas para aligerar el buque por la pérdida del mismo, y modifica algunas disposiciones sobre arribada forzosa, para ponerlas en armonía con las reformas introducidas en otros lugares del proyecto.»

Todos los Códigos han borrado de sus páginas las *averías ordinarias*: el portugués, en el art. 4815; el francés, en el 399; el argentino, el chileno, el mejicano, y tantos otros más, adoptan la clasificación de averías en la misma forma que se consigna en el Código vigente. La ley belga de 21 de Agosto de 1879 y el art. 962 del Código de Guatemala solamente expresan que *las averías son comunes ó particulares*; los señores La Serna y Reus, comentando el Código de 1829, decían acerca de estas clasificaciones: «¿No sería mejor que en lugar de la doble denominación de *simples ó particulares*, y *gruesas ó comunes*, usara el Código una sola denominación? Parecenos que sí, porque no podemos aplaudir las redundancias en los Códigos. En este caso preferiríamos las denominaciones de *particulares* y *comunes*, porque son mucho más significativas y exactas que las de *simples* y *gruesas*.» En efecto, la sencillez de la ley belga y del Código de Guatemala es preferible á la redundancia de nuestro Código. En aquella sencillez se expresa todo lo que comprenden y representan las distintas clases de averías, sin que de la redundancia del Código vigente resulte mayor suma de doctrina, ni más amplitud y fuerza en los conceptos.

El Código italiano sigue la misma clasificación que el nuestro, y dice en su art. 642: *Le avarie sono di due specie, avarie grosse ó comuni el avarie semplici ó particolari.*

Averías *simples ó particulares* son las que provienen de accidentes marítimos, ó de vicio propio de las cosas, así como los desembolsos hechos para repararlas, sin que ni unos ni otros redunden en el beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y en su carga.

En estas averías, como más adelante veremos, se sigue el principio *res perit domino*.

Averías *gruesas ó comunes* son las que deliberadamente se causan en el buque y en el cargamento, en todo ó en parte, y los gastos que se hagan y resulten de ellas, en beneficio y utilidad común de todos los interesados.

Estas averías producen una obligación común, puesto que común fué el beneficio.

Art. 809. Serán averías *simples ó particulares*, por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque ó en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga, y especialmente las siguientes:

1ª Los daños que sobrevinieren al cargamento desde su embarque hasta su descarga, así por vicio propio de la cosa, como por accidente de mar ó por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.

2ª Los daños y gastos que sobrevinieren al buque en su casco, aparejos, armas y pertrechos, por las mismas causas y motivos, desde que se hizo á la mar en el puerto de salida hasta que ancló y fondeó en el de su destino.

3ª Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta, excepto en la navegación de cabotaje, si las Ordenanzas marítimas lo permiten.

4ª Los sueldos y alimentos de la tripulación cuando el buque fuere detenido ó embargado por orden legítima ó fuerza mayor, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje.

5ª Los gastos necesarios de arribada á un puerto para repararse ó provisionarse.

6ª El menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa, para pago de alimentos y salvar á la tripulación,

ó para cubrir cualquiera otra necesidad del buque, á cuyo cargo vendrá el abono correspondiente.

7ª Los alimentos y salarios de la tripulación mientras estuviere el buque en cuarentena.

8ª El daño inferido al buque ó cargamento por el choque ó abordaje con otro, siendo fortuito é inevitable.

Si el accidente ocurriere por culpa ó descuido del capitán, éste responderá de todo el daño causado.

9ª Cualquier daño que resultare al cargamento por faltas, descuido ó baterías del capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnización correspondiente contra el capitán, el buque y el flete. (*Art. 935, Cód. 1829; 709, alemán; 403 y 407, francés; 646, italiano.*)

Art. 810. El dueño de la cosa que dió lugar al gasto ó recibió el daño, soportará las averías *simples ó particulares*. (*Art. 934, Código 1829; 703, párr. 2º, alemán; 104, párr. 2º, ley belga; 404, Cód. francés; 647, párr. 1º, italiano.*)

Estos dos artículos se refieren en todo á la doctrina que dejamos consignada al ocuparnos del que les precede. Las averías *simples ó particulares* las sufre el dueño de la cosa, sin que entren á participar en ellas los demás interesados en el buque y en el cargamento, porque no sólo no se causan deliberadamente y en beneficio de todos, sino que se producen ó por la naturaleza propia de la cosa, que desmerece ó se pierde, ó por fuerza y accidente de mar que recaen sobre ella.

Cuando el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje, es avería simple el daño que sufra, porque el fletante debe el servicio de la tripulación durante todo el tiempo del embargo ó de la detención del buque, estimándose que se ha hecho cargo de los riesgos del viaje desde el momento en que ha determinado precio. Todo lo contrario ocurre en el núm. 40 del art. 814, que se considera avería gruesa ó común, porque durante la determinación ó el embargo del buque el fletante no recibe flete, ni, en su consecuencia, se hace deudor de los servicios de la tripulación.

El valor de los géneros vendidos por el capitán en caso de arribada forzosa, se calculará por el precio á que se vendan los mismos en el puerto de consignación, y, en caso de pérdida del buque, el capitán sólo deberá el valor de los géneros vendidos, sin hacer estimación de los que,

resto de aquéllos, perecieron en el naufragio. Esta doctrina la sustentan también los señores La Serna y Reus.

Art. 811. Serán averías gruesas ó comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento, ó ambas cosas á la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

1ª Los efectos ó metálico invertidos en el rescate del buque ó del cargamento apresado por enemigos, corsarios ó piratas, y los alimentos, salarios y gasto del buque detenido mientras se hiciere el arreglo ó rescate.

2ª Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque ó á la tripulación, y el daño que por tal acto resulte á los efectos que se conserven á bordo.

3ª Los cables y palos que se corten ó inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen, para salvar el cargamento, el buque ó ambas cosas.

4ª Los gastos de alijo ó transbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, y el perjuicio que de ellos resulte á los efectos alijados ó transbordados.

5ª El daño causado á los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo é impedir que zozobre.

6ª Los gastos hechos para poner á flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo.

7ª El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear ó romper para salvar el cargamento.

8ª Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos ó estropeados defendiendo ó salvando el buque.

9ª Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión, hasta restituirse al buque, ó á su domicilio si lo prefiriere.

10. El salario y alimentos de la tripulación del buque fletado

por meses, durante el tiempo que estuviere embargado ó detenido por fuerza mayor ú orden del Gobierno, ó para reparar los daños causados en beneficio común.

11. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causa de avería gruesa.

12. Los gastos de la liquidación de la avería. (*Art. 936, Código 1829; 702, párr. 1º, y 708, alemán; 102, párr. 1º, y 103, ley belga; 400, Cód. francés; 643, italiano.*)

Son, pues, requisitos esenciales de las averías gruesas ó comunes:

Primero. Deliberación previa para ocasionar los daños y los gastos.

Segundo. Riesgo conocido y efectivo del que se trata de librar al buque, al cargamento, ó á ambas cosas á la vez; y

Tercero. Daño ó gasto ocasionado.

Como se ve, por lo que ya hemos manifestado á la cabeza de este título, y por este artículo, la avería gruesa ó común redundará en beneficio de todos; pues siendo efectivo y conocido el riesgo para el cual se delibera el daño, en caso adverso, la pérdida total es una fatalidad que querria evitarse, y en caso favorable, se ha logrado vencer ese peligro y con él salvar al buque, á todo ó parte del cargamento y á las personas embarcadas.

Por estas causas el Código divide el gasto de la avería con arreglo á la equidad y á la justicia.

Art. 812. A satisfacer el importe de las averías gruesas ó comunes contribuirán todos los interesados en el buque y cargamento existente en él al tiempo de ocurrir la avería. (*Art. 937, Código 1829; 702, párr. 2º, alemán; 104, párr. 1º, ley belga; 401, Código francés; 647, párr. 2º, italiano.*)

Por la razón de ser todos ellos interesados y recibir los beneficios que resulten del daño ocasionado deliberadamente. Las mercaderías arrojadas y los géneros perdidos no contribuyen para nada; pues, como significa terminantemente el artículo, es preciso que existan *al tiempo de ocurrir la avería*.

Véase la Sección segunda de este título en lo que afecta á la liquidación de las averías y particularmente lo dispuesto en los artículos 854.

855, 856, 858 y 859, que sirven de complemento á la doctrina que dejamos explicada y en la que se inspira el Código.

Art. 813. Para hacer los gastos y causar los daños correspondientes á la avería gruesa, precederá resolución del capitán, tomada previa deliberación con el piloto y demás oficiales de la nave, y audiencia de los interesados en la carga que se hallaren presentes.

Si éstos se opusieren, y el capitán y oficiales, ó su mayoría, ó el capitán, separándose de la mayoría, estimaren necesarias ciertas medidas, podrán ejecutarse bajo su responsabilidad, sin perjuicio del derecho de los cargadores á ejercitar el suyo contra el capitán ante el Juez ó Tribunal competente, si pudiesen probar que procedió con malicia, impericia ó descuido. (*Art. 838, Cód. 1829.*)

Si los interesados en la carga, estando en el buque, no fueren oídos, no contribuirán á la avería gruesa, imputable en esta parte al capitán, á no ser que la urgencia del caso fuere tal, que faltase el tiempo necesario para la previa deliberación. (*Art. 839, Código 1829.*)

La deliberación para causar los daños y hacer los gastos ha de ser previa á unos y á otros; pero, sin embargo, cuando el peligro es inminente, ó cuando por resultas del temporal no hay tiempo de que disponer para que se congreguen oficiales é interesados, el capitán, por sí y ante sí, puede causar el daño y producir el gasto, en vista de las circunstancias que le rodean y los peligros que le amenazan; en cuyo caso, presumiéndose la voluntad de todos los llamados á prestar la avería, se causa legítimamente.

El capitán es no sólo la autoridad superior á bordo, sino que debe ser práctico y conocedor, sobre cuantos se hallan á su lado, en la dirección del buque que se le encomienda; así que, frente á todas las opiniones y criterios, prevalece el suyo, que es responsable de la malicia con que proceda, de la impericia y del descuido con que cumpla su misión.

Sería verdaderamente absurdo que el capitán, jefe supremo de la nave y encargado de la conducción de la misma, fuese subordinado en ella á una mayoría ciega ó sistemática que le embarazase en las maniobras, impidiéndole ejecutar los actos necesarios para realizar su superior cometido.

El capitán consulta; delibera con todos, cuando hay tiempo; oye las opiniones de unos y de otros á fin de ilustrarse más, y formá, en vista de los pareceres emitidos, una opinión que lleva á la práctica bajo su responsabilidad, y á cuya ejecución deben cooperar todos cuantos se encuentran en el buque.

Sólo de esta manera es efectivo y eficaz el mando y responsabilidad del capitán de un buque que ha de velar por la vida y los intereses de tantas personas.

Art. 814. El acuerdo adoptado para causar los daños que constituyen avería común, habrá de extenderse necesariamente en el libro de navegación, expresando los motivos y razones en que se apoyó, los votos en contrario y el fundamento de la disidencia, si existiere, y las causas irresistibles y urgentes á que obedeció el capitán, si obró por sí.

En el primer caso, el acta se firmará por todos los presentes que supieren hacerlo, á ser posible, antes de proceder á la ejecución; y cuando no lo sea, en la primera oportunidad. En el segundo, por el capitán y los oficiales del buque.

En el acta, y después del acuerdo, se expresarán circunstanciadamente todos los objetos arrojados, y se hará mención de los desperfectos que se causen á los que se conserven en el buque. El capitán tendrá obligación de entregar una copia de esta acta á la Autoridad judicial marítima del primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas de su llegada, y de ratificarla luego con juramento. (*Art. 940, Cód. 1829; 616, 617 y 618, ley belga; 412 y 413, Cód. francés; 657, italiano.*)

De este modo se justifica la avería causada y las razones por que se ha procedido en una ú otra forma. Estas actas son el descargo del capitán para alejar de sí la responsabilidad de los daños y gastos producidos.

En caso de naufragio y no pudiéndose hacer el acta, ó no pudiendo conservarse, el informe referente á las averías causadas con anterioridad al siniestro será verbal ante el Juez competente, ó el Cónsul español si es en país extranjero, tomándose declaraciones á los pasajeros, tripulantes y oficiales del buque acerca de los hechos de las averías.

En la información á que nos referimos, justificativa de las averías.

causadas, se expresarán circunstanciadamente los mismos hechos que de existir acta habrían de consignarse en ella, á tenor del párrafo tercero del artículo. La copia de esta información servirá al capitán de justificante con los navieros y cargadores.

Art. 815. El capitán dirigirá la echazón y mandará arrojar los efectos por el orden siguiente:

1º Los que se hallaren sobre cubierta, empezando por los que embaracen la maniobra ó perjudiquen al buque, prefiriendo, si es posible, los más pesados y de menos utilidad y valor.

2º Los que estuvieren bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fuese absolutamente indispensable. (*Art. 941, Cód. 1829; 411, francés; 615, italiano.*)

Este artículo difiere del 941 del Código anterior en que para este acto del capitán no se exige el acuerdo con los oficiales de la nave. El capitán, siguiendo el orden determinado en el artículo, dirige la echazón, deshaciéndose de todos los objetos que puedan entorpecer la maniobra y que por su pesadez embaracen la marcha del buque y puedan ser ocasión de su pérdida.

En estos actos el capitán obra discrecionalmente con arreglo á la equidad y á las necesidades del momento, siendo responsable de la malicia con que proceda y del daño que por ella ocasione á los cargadores de la nave.

Art. 816. Para que puedan imputarse en la avería gruesa y tengan derecho á indemnización los dueños de los efectos arrojados al mar, será preciso que, en cuanto á la carga, se acredite su existencia á bordo con el conocimiento; y, respecto á los pertenecientes al buque, con el inventario formado antes de la salida, conforme al párrafo primero del art. 612. (*Art. 731, párrs. 1º y 2º, Cód. alemán; 108 y 109, ley belga; 649, Cód. italiano.*)

De este modo se precaven los engaños y se impone una sanción á los preceptos de extender el conocimiento en cuanto á las mercaderías y de llevar el inventario de lo perteneciente al buque. Por ambos documentos se comprueba la existencia de las cosas, y sin ellos no pueden imputarse

en la avería, considerándolas como no existentes en el momento en que se produjo el daño.

Art. 817. Si, aligerando el buque por causa de tempestad, para facilitar su entrada en el puerto ó rada, se transbordase á lanchas ó barcas alguna parte del cargamento y se perdiese, el dueño de esta parte tendrá el derecho á la indemnización, como originada la pérdida de avería gruesa, distribuyéndose su importe entre la totalidad del buque y el cargamento de que proceda.

Si, por el contrario, las mercaderías transbordadas se salvaren y el buque pereciere, ninguna responsabilidad podrá exigirse al salvamento.

Del texto del artículo parece desprenderse una contradicción lamentable: no fijándose detenidamente en él, aparece como si los efectos transbordados estuviesen en la consideración de averías gruesas ó comunes para lo que representa su beneficio y no para las cargas que deben serles recíprocas.

Debe considerarse que el transbordo en lanchas, botes ó barcas se hace en beneficio de toda la nave y de su cargamento, y que, por consiguiente, entra el beneficio común en este acto, calificado de *riesgo más considerable* por Boistel, y al cual voluntaria y deliberadamente se exponen las mercaderías ó los efectos.

Pero si estas razones abonan la consideración de avería en su beneficio, no es así en el caso de una pérdida del buque, pues si las mercaderías transbordadas se salvan, quedan libres de toda responsabilidad. La razón del hecho es sencilla, y no necesita de grandes explicaciones: las mercaderías que van en la nave corren el riesgo ordinario, y las que se transbordan uno extraordinario y de mayor consideración (1). El riesgo ordinario producido sobre la misma nave encargada de la conducción, da lugar á las averías comunes, deliberando y ocasionando un daño en beneficio común; pero no da derecho á gravar las mercaderías con las

(1) «Les marchandises mises sur les allègues son exposées volontairement et dans l'intérêt commun à des risques plus considérables. Celles laissées sur le navire ne sont au contraire exposées qu'à des risques ordinaires; celles-ci n'ont donc pas le droit de faire contribuer les premières qui seraient sauvées. Ces règles, du reste, doivent s'appliquer quelle que soit la cause qui a motivé le déchargement.» Boistel, *ob. cit.*

consecuencias de un riesgo del que se sacan para ponerlas en otro distinto del que logran salir con buena fortuna.

Por esto, pérdidas ó deterioradas, el buque es responsable de la avería; y salvados los géneros y perdida la nave, esos no contribuyen porque el riesgo de que se salvaron es distinto del que ocasionó la pérdida del buque, que deliberadamente las puso en nuevo y *más considerable riesgo*.

Art. 818. Si, como medida necesaria para cortar un incendio en puerto, rada, ensenada ó bahía, se acordase echar á pique algún buque, esta pérdida será considerada avería gruesa, á que contribuirán los buques salvados.

Se trata de un daño que se causa deliberadamente y con el fin de evitar otros que se estiman de mayor importancia, considerando que el deliberado redundará en beneficio de todos.

Este es un caso de excepción á lo que dispone el inciso 1º del artículo 806, porque estas averías no ocurren ni se causan *durante la navegación*, sino dentro de puerto y con fondo firme.

Deben contribuir todos los buques que hubieran recibido un beneficio del daño causado, y éstos, según los Sres. La Serna y Reus, deben designarse por los Jefes del puerto como peritos, concurriendo todos proporcionalmente:

1º Porque la medida se tomó por la salvación de todos;

Y 2º Porque después de propagado el fuego, no es ya posible calcular, con la fuerza de este elemento, cuáles hubieran sido sus consecuencias.

SECCIÓN SEGUNDA.

DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS.

«**Arribar.** (Del v. lat. *arripāre, arripāra*; del lat. *á*, y *ripa*, orilla, ribera, costa.)... || Llegar la nave á un puerto á que tenga que dirigirse para evitar algún peligro ó remediar alguna necesidad.»—(*Dic. de la Lengua*, por la Real Academia. 12ª edición, 1884.)

«**Arribada.** La entrada ó arribo de una embarcación á algún puerto á donde no iba destinada, con objeto de refugiarse en él por mal temporal ú otro cualquier riesgo.»—(*Dic. de Legislación y Jurisprudencia*. Escriche, 1874.)

Por Real orden de 3 de Julio de 1857, contestando á una consulta del Gobernador de Pontevedra, se dispuso: «que para considerarse forzosa la arribada, ha de efectuarse á puerto distinto de aquel á que un buque vaya destinado, por efecto de temporales ó vientos contrarios, con el objeto de reparar averías sufridas, ó por absoluta necesidad de proveerse de víveres para continuar la marcha; pero bajo la precisa condición, en todo caso, de no efectuar operación alguna de comercio, carga ni descarga, y de acreditar en manera fehaciente la causa ocasional de la arribada.»

Las Ordenanzas generales de Aduanas de 1870, dicen:

«Art. 189. Por arribada forzosa se entiende la llegada de un buque á punto de costa diverso del de su destino.

»La arribada es forzosa, para los efectos del impuesto de Aduanas, cuando el capitán se ve obligado á hacerla por las siguientes causas:

»1º Por falta de víveres.

»2º Por temor fundado de enemigos ó piratas.

»3º Por accidente en el buque que le inhabilite para navegar;

»Y 4º Por tempestad que no pueda aguantarse en alta mar.

»En los demás casos la arribada se considerará como voluntaria.»

También se considera como arribada forzosa, según decreto de 6 de Abril de 1874, «la que verifiquen los buques á los lazaretos sucios con el exclusivo objeto de purgar cuarentena, siempre que vengán perfectamente documentados para ser admitidos en el país extranjero á que se dirijan y midan por lo menos ochenta toneladas métricas si conducen tabaco, tejidos ó alguno de los frutos coloniales enumerados en el artículo 4º del referido decreto de 30 de Mayo, quedando sujetos á la legislación general si no concurren todas y cada una de las circunstancias expresadas.»

Hecha esta declaración, proseguimos tratando de lo que disponen las Ordenanzas de Aduanas:

«Art. 190. No se permite la arribada voluntaria de un buque á puerto alguno de la costa española que no esté habilitado para el despacho de las mercancías que trae. Los empleados de Aduanas, ó los individuos del resguardo, cerciorados que sean de que un buque hace arribada voluntaria al puerto en que ellos se encuentran, ordenarán al capitán que se haga á la mar sin la menor demora, empleando la fuerza si necesario fuera para compelerle.

»Art. 191. En los casos de arribada forzosa, el capitán presentará in-

mediatamente el manifiesto de la carga que conduce, y alegará y publicará la causa que le obliga á arribar. Los empleados todos le prestarán cuantos socorros sean posibles, y el buque será cuidadosamente vigilado, poniéndole á bordo individuos del resguardo, que no consentirán cargar ni descargar objeto alguno.»

Este artículo se halla adicionado por orden de 20 de Junio de 1872, en la siguiente forma:

«La justificación de que trata deberá practicarse por el capitán ante el Tribunal competente, conforme á la legislación común y vigente en la materia; debiendo presentar el Administrador de la Aduana un testimonio del fallo que recaiga.

»No obstante, el Administrador podrá prescindir de esta formalidad en los casos de arribada forzosa, cuando sea motivada por causa del temporal reinante, por averías visibles en el casco ó arboladura de los buques, por la falta de víveres ó de combustibles, ú otra causa notoria y de fácil comprobación, siempre que el Interventor de la Aduana reconozca igualmente los hechos, cuya circunstancia se hará constar en los manifiestos por ambos funcionarios.»

Y, siguiendo las Ordenanzas, dice el

«Art. 492. Si el buque trae avería que le impida navegar, y para repararle se necesita alijar el todo ó parte del cargamento, lo pedirá por escrito el capitán al Administrador de la Aduana, el cual permitirá el alijo con las precauciones necesarias, si la Aduana está habilitada para el despacho de los géneros de que se trata. Si no lo está, dará aviso al Administrador de la Aduana principal, el cual enviará el empleado ó empleados que crea conveniente, siendo los gastos de almacenaje y demás que se ocasionen de cuenta del capitán.»

Dado el concepto de las arribadas forzosas con algunos detalles de procedimiento que deben ser conocidos por cuantos manejan el Código, llamamos desde luego la atención sobre las dos palabras que comprenden el concepto. El Diccionario de la Academia, que es, sin duda, uno de los peores que se han publicado por esa Corporación, no da una idea de la arribada forzosa como lo hace el de Escriche, con más propiedad, aunque sin detenerse en la distinción de los términos. Si arribar es llegar á un puerto, feliz ó desgraciadamente, en términos generales, arribar *forzosamente* es tomar un puerto, ensenada, bahía, etc., por causa de accidente marítimo. No basta arribar; se precisa que la arribada sea *forzosa*, que no haya medio de evitarla, que constituya una imprudencia ó una

temeridad punible el acto de no verificarla salvando las personas, el buque y las mercaderías.

La arribada *forzosa* puede ser *legítima* ó *ilegítima*.

Es *legítima* la arribada que se efectúa por accidente de mar debidamente justificado.

Es *ilegítima* la que se efectúa por accidente de mar debido á la falta de previsión, á la negligencia, á la mala fe ó á la impericia del capitán.

Art. 819. Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios ó piratas, ó por cualquier accidente de mar que lo inhabilite para navegar, renunciará á los oficiales, citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes y que pueden asistir á junta sin derecho á votar; y si, examinadas las circunstancias del caso, se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta, que firmarán todos.

El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles. (*Arts. 968 y 969, Cód. 1829.*)

En este artículo se trata, sin describirlas, de las arribadas legítimas, ó sea, de aquellas que debidamente se justifican, y que practicará en todo caso un capitán previsor que preste en los actos de su servicio la debida diligencia.

Como quiera que el artículo siguiente al tratar de las arribadas ilegítimas comprende hechos que en un sentido constituyen actos legítimos, al tratar dicho artículo nos ocuparemos del concepto de éste como comprendido en aquél.

Art. 820. La arribada no se reputará legítima en los casos siguientes:

1° Si la falta de víveres procediere de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje según uso y costumbre, ó si se

hubieren inutilizado ó perdido por mala colocación ó descuido en su custodia.

2º Si el riesgo de enemigos, corsarios ó piratas no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables.

3º Si el desperfecto del buque proviniera de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, ó de alguna disposición desafortunada del capitán.

4º Siempre que hubiere en el hecho, causa de la avería, malicia, negligencia, imprevisión ó impericia del capitán. (*Art. 973, Código 1829.*)

Coordinando las negaciones de este artículo, detalladas y concretas, con las afirmaciones generales del anterior, se viene en conocimiento de lo legítimo y de lo ilegítimo sin temor de incurrir en errores.

Es un deber, y así lo hemos significado ya, avituallar debidamente el buque, y el capitán no puede dejar de practicarlo en la medida de lo que representen las distancias y necesidades de la travesía que haya de practicar; cumplido éste deber de aprovisionarse, viene inmediatamente el de instalar y vigilar dichos aprovisionamientos de modo que se conserven en buen estado y llenen los fines para que se embarcan. Cuando cumplidos estos deberes que tan directamente afectan á la subsistencia de la nave, un accidente del mar, que retrasa el arribo de la nave ó destruye las provisiones, da lugar á la arribada, entonces ésta es legítima, porque se han cumplido en cuanto se refiere á este particular las medidas que dictan la prudencia y la previsión de los hombres diligentes y cuidadosos. Pero cuando se arriba forzosamente porque se han desconocido los deberes del cargo, ó no se ha prestado la atención debida en la colocación y custodia de los efectos, entonces la ilegitimidad de la arribada es manifiesta y pesa exclusivamente sobre el naviero y el capitán, con los perjuicios que sufran los cargadores.

Cuando se tienen noticias de enemigos, corsarios ó piratas, que surcan los mismos mares, y estas noticias provienen de telegramas recibidos, ó de cartas, de revelaciones atendibles, ó de buques que buscan refugio contra el mismo riesgo, entonces la legítimidad de la arribada salta á la vista, no sólo por los peligros manifiestos que se evitan, sino por los beneficios que la misma proporciona al cargamento y á la nave.

Lo mismo puede decirse y aplicarse á todos los demás hechos que motiven la arribada forzosa; cuando éstos sobrevengan, no por impre-

visión, malicia negligencia ó impericia del capitán, sino por la fuerza del mar ó de los hombres, sobreponiéndose á toda atención, cuidado y negligencia, entonces serán legítimas las causas de la arribada forzosa y recaerán los daños que sufran los cargadores sobre ellos mismos, con exclusión del naviero y del capitán.

Art. 821. Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante; pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiere sido legítima.

En caso contrario, serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán. (*Arts. 970 y 971, Cód. 1829.*)

Recordamos la división de legítimas é ilegítimas, y aunque en ambas los gastos de la arribada forzosa son del naviero ó fletante, existe la diferencia de los perjuicios que se ocasionen en la carga.

La arribada se produce por causa de fuerza mayor, y como ésta no puede imputarse á nadie, pesa sobre todos en cuanto afecta á los intereses de todos, y no puede justamente achacarse á una parte con daño suyo y en beneficio de las demás.

Si bien en la arribada el buque se desvía de su ruta, y tiene que hacer desembolsos con que no se contaba, este daño, que afecta al naviero y al fletante, significa ó puede significar otro daño para los cargadores: bien se deterioran las mercaderías en parte ó en todo; bien desmerecen en el mercado á donde iban destinadas, ó bien los que las contrataron á una fecha consideran rescindido el contrato por la falta, y los géneros se encuentran sin salida, ó con difícil salida, y todos estos perjuicios afectan unas veces al dueño de las cosas, que sufre las consecuencias que las mismas le acarrearán, y otras al naviero, al fletante y al capitán.

Cuando la arribada ha sido legítima, los perjuicios que sufran los géneros los soportan los dueños de los mismos; y cuando la arribada sea ilegítima, entonces el naviero y el capitán son responsables no sólo de los gastos de la arribada, que en todo caso les corresponden, sino también de los perjuicios que á consecuencia de la arribada experimenten los cargadores en sus géneros embarcados.

Art. 822. Si para hacer reparaciones en el buque, ó porque hubiere peligro de que la carga sufriera avería, fuese necesario

proceder á la descarga, el capitán deberá pedir al Juez ó Tribunal competente, autorización para el alijo, y llevarlo á cabo con conocimiento del interesado, ó representante de la carga, si lo hubiere.

En puerto extranjero, corresponderá dar la autorización al Cónsul español donde le haya.

En el primer caso, serán los gastos de cuenta del naviero, y en el segundo, correrán á cargo de los dueños de las mercaderías en cuyo beneficio se hizo la operación.

Si la descarga se verificara por ambas causas, los gastos se distribuirán proporcionalmente entre el valor del buque y el del cargamento. (*Arts. 976 y 977, Cód. 1829.*)

Art. 823. La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará á cargo del capitán, que responderá de él á no mediar fuerza mayor.

En consonancia con lo dicho acerca de esta materia, la ley establece tres casos para el desembolso de los gastos de descarga:

1º Cuando se hace para reparar el buque, en cuyo caso como el beneficio es de éste tan sólo y la molestia es de la carga, el naviero es el responsable de los gastos.

2º Cuando se hace ante el peligro de que la carga se averie; en este caso el beneficio es para la carga solamente, y el acto de la descarga se practica en contemplación de los daños que pueden seguirse al cargamento, por cuya razón los cargadores responden de todos los gastos á que dé lugar el acto ejecutado; y

3º Cuando la reparación del buque y el peligro de averías en los géneros motivan la descarga, por la unión de las razones de los dos casos, el buque y el cargamento, ó sea el naviero y los cargadores, responden proporcionalmente al valor de cada cosa, en los gastos que se hayan ocasionado.

El capitán es siempre el encargado de vigilar por la conservación del cargamento, aun cuando se haya desembarcado, respondiendo de él lo mismo que á bordo, salvo la fuerza mayor que, como hemos dicho, cae siempre sobre las mismas cosas que la sufren, y la pagan los dueños de ellas para los cuales es, en todo caso, el beneficio que las mismas reportan, pues como dicen las leyes de Partida, *aquel debe sentir el embargo de la cosa, que ha el pró della.*

Art. 824. Si apareciere averiado todo el cargamento ó parte de él, ó hubiere peligro inminente de que se averiase, podrá el capitán pedir al Juez ó Tribunal competente, ó al Cónsul, en su caso, la venta del todo ó parte de aquél, y el que de esto deba conocer, autorizarla, previo reconocimiento y declaración de peritos, anuncios y demás formalidades del caso, y anotación en el libro, conforme se previene en el art. 624.

El capitán justificará en su caso la legalidad de su proceder, so pena de responder al cargador del precio que habrían alcanzado las mercaderías llegando en buen estado al puerto de su destino.

Es un deber del capitán velar por las cosas puestas bajo su vigilancia y cuidado, evitando los daños que pueda á los cargadores. El art. 624 comprende cuanto acerca de éste pudiera decirse, puesto que mediante su procedimiento el capitán no sólo acredita su diligencia, sino que se libra del pago á que en otro caso viene obligado por el párrafo segundo del artículo que motiva estos renglones.

El capitán debe justificar sus actos, no sólo en el sentido de lo ejecutado, sino también en las omisiones del cumplimiento de su deber, de tal suerte, entendemos nosotros, que si averiado todo ó parte del cargamento no procede á pedir autorización para su venta, se hace responsable del daño del mismo modo que si vendiera géneros sin autorización ni justificación de la venta.

Art. 825. El capitán responderá de los perjuicios que cause su dilación, si, cesando el motivo que dió lugar á la arribada forzosa, no continuase el viaje. (*Art. 980, Cód. 1829.*)

Si el motivo de la arribada hubiere sido el temor de enemigos, corsarios ó piratas, precederán á la salida deliberación y acuerdo en junta de oficiales del buque é interesados en la carga que se hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 819. (*Art. 981, Cód. 1829.*)

La arribada obedece, ó al temor de un peligro probable y que exista, ó á la necesidad de reparar un daño cierto y positivo; y cesando el uno y practicado lo otro, la dilación es perjudicial para el naviero ó fletante y para los cargadores.

SECCIÓN TERCERA.

DE LOS ABORDAJES.

Ocupándose de éstos la exposición de motivos del Código de 1882, dice:

«Uno de los accidentes marítimos que suele ocasionar daños de más consideración, es el que sobreviene á consecuencia de un choque de una embarcación con otra, y que en el tecnicismo náutico se llama *abordaje*. Pero el Código actual es tan deficiente en este punto, que sólo contiene una disposición, reducida á declarar que el daño producido por este siniestro, siendo casual ó inevitable, se considere avería simple, y siendo culpable alguno de los capitanes, recae la responsabilidad sobre el que de ellos hubiere causado el perjuicio.

«Sin dejar de reconocer la justicia que encierra esta doctrina, es evidente que su laconismo abre ancho campo á la duda, cuando se trata de su aplicación á los diversos casos que pueden presentarse en la práctica, pues queda fuera de las disposiciones del Código la responsabilidad del abordaje, cuando no puede averiguarse ó justificarse la causa que lo motivó, ó cuando ocurriera por culpa ó negligencia de los capitanes de ambos buques; notándose, además, la falta de reglas que sirvan de criterio al Tribunal para decidir cuándo debe presumirse casual ó inevitable, y cuándo es imputable al capitán de uno de los buques.

«El proyecto ha procurado llenar estos vacíos, inspirándose en los principios de la equidad y en las reglas introducidas por la costumbre de los principales pueblos marítimos, los cuales eleva á la categoría de preceptos legales, enriqueciendo esta parte de nuestra legislación marítima.»

Prescindiendo de la cuestión de etimología (1) en cuanto á la palabra

(1) «D. Carpentier, dans son supplément à du Cange, cite, d'après un texte de 1480, quelques exemples des mots *abordare*, *abordatio*. Cependant, d'après Jacques Tahureau, mort en 1555, le mot *aborder*, nouvellement employé de son temps, nous venait de l'italien *abbordare*. Le verbe «aborder», quelle qu'en soit l'origine, a plusieurs acceptions. Aborder, c'est, dans un premier sens «arriver à bord, prendre terre»: de là le mot «abordement» dont on s'est servi, comme quelquefois d'«abord», pour exprimer l'action de toucher à une côte, d'entrer dans un port. La locution «aborder à un bâtiment» signifie encore «diriger une embarcation de manière qu'elle arrive à toucher à un bâtiment sans le heurter». Le verbe «aborder», d'ailleurs, s'emploie aussi activement pour dire «approcher, joindra une embarcation». En

abordaje, diremos que éste es el choque de un buque con otro, y así se entiende y aprecia en el tecnicismo del Derecho mercantil.

Abordaje, dice Desjardins, es el choque de dos navíos; y de la misma manera, como encuentro y como choque, lo define Boistel.

Dice Boistel que el abordaje no puede constituir directamente otra cosa que no sea una avería particular, porque nunca se causa voluntariamente ni por la salud común, pudiendo, ulteriormente, constituir una avería común cuando se haya sacrificado algo para contrarrestarlo ó impedirlo.

El Código distingue tres clases de *abordaje*:

1ª *Abordaje fortuito*.

2ª *Abordaje culpable*;

Y 3ª *Abordaje dudoso*.

Fortuito, es el que se causa por la fatalidad de los elementos que concurren y prestando el capitán, piloto, etc., todo el celo y la inteligencia que deben prestar en las maniobras.

Culpable, es el que se causa por culpa, negligencia ó impericia del capitán, del piloto ó de cualquier otro individuo de la dotación.

Dudoso, es el que se causa sin poder determinar culpa ó inocencia para el abordador ni para el abordado, y se llama también *abordaje mixto*, porque participa de los dos anteriores.

Oportunamente los analizaremos en el curso del articulado de la Sección.

Art. 826. Si un buque abordase á otro, por culpa, negligencia ó impericia del capitán, piloto ú otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial. (*Art. 736, Cód. alemán; 228, párr. 2º, ley belga; 407, Cód. francés; 661, italiano.*)

Art. 827. Si el abordaje fuese imputable á ambos buques,

fin un navire est «abordé» soit quand on le heurte par un choc, soit quand on y monte de vive force: de là le substantif «abordage.»

«Le mot «abordage» a lui-même, par conséquent, deux acceptions. Il se dit ordinairement, lit-on dans le dictionnaire historique de l'Académie, en parlant des combats de mer: *aller, venir, se présenter, monter à l'abordage; prendre un vaisseau par abordage, à l'abordage*, etc. *Abordage* se dit aussi en parlant de deux bâtiments qui viennent à s'entrechoquer... Toutefois, dans la langue usuelle du code et du droit commercial maritime, l'abordage est le choc de deux navires: ce mot n'aura pas d'autre sens dans le présent traité.» Desjardins, *ob. cit.*, vol. 5º, 1886.

cada uno de ellos soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargos. (Art. 737, Cód. alemán; 228, párr. 1º, y 229, ley belga; 407, Código francés; 662, italiano.)

Art. 828. La disposición del artículo anterior es aplicable al caso en que no pueda determinarse cuál de los dos buques ha sido causante del abordaje. (Art. 737, Cód. alemán; 407, francés; 662, italiano.)

Los daños del abordaje se satisfacen por el que los causa faltando al cumplimiento de sus deberes; pero este caso se aplica al indudable en una culpa que sea conocida y cierta, y entonces la reparación recae sobre el causante del daño, no sólo con arreglo á lo prescrito por el Código, sino tomando como base los principios de la legislación común que lo disponen del mismo modo.

El art. 407 del Código francés abarca en una sola disposición lo dispuesto en éstos y en el 830, condenando los diversos casos que comprenden estos artículos en uno solamente.

En verdad de la distinción de casos acerca de un hecho, se deduce la unidad del mismo, y el Código francés concretando realiza lo que nosotros extendiendo.

Cuando el abordaje se causa por culpa de un buque, éste es el responsable, por lo dicho anteriormente; el que ocasiona un daño es el obligado á su reparación. Puede ocurrir que el abordaje proceda de dos buques en marcha, y en tales condiciones que no pudiéndose imputar al uno ni al otro las consecuencias del suceso, haya sin embargo precisión de determinar la responsabilidad para la reparación de los daños y perjuicios ocasionados; en este caso, el Código origina á cada buque su propio daño, esto es, el causado en el buque, en el casco, quilla, aparejo y pertrechos, respondiendo solidariamente ambos de los daños y perjuicios causados en el cargamento, con independencia de los de la nave, que, como hemos dicho, se los soporta á sí misma. Y esta disposición se aplica lo mismo cuando es imputable el abordaje á ambos buques, que cuando no se hace posible determinar cuál ha sido el causante del abordaje.

M. Lemonnier sostiene que esta aplicación del Código obedece á una presunción de la ley estimando falta igual para las dos partes.

La ley, como indica Boistel, no ha hecho ni ha indicado presunción ninguna; el legislador se encuentra con un caso que resolver sin lastimar intereses y con la precisión de reparar daños, y no pudiendo señalar de

parte de quien procede la culpa, separa lo del buque para el buque, y hace solidarios á ambos de las reparaciones necesarias en el cargamento.

De este modo también se estimula para la declaración de la verdad que haga fácil la depuración de las responsabilidades que recaigan.

Art. 829. En los casos expresados, quedan á salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño, y las responsabilidades criminales á que hubiere lugar. (Art. 736, párr. 3º, Cód. alemán; 228 y 230, párr. 1º, ley belga; 407, Cód. francés; 660, italiano.)

El naviero, como hemos dicho, es el responsable de los daños ocasionados por su buque en un abordaje; pero si el naviero tiene esta responsabilidad porque como dueño goza de los beneficios y de todas las naturales consecuencias de sus cosas, tiene también, con arreglo á los principios generales del Derecho y de la equidad, la acción para repetir contra el capitán, naviero ú hombre de mar, por cuya culpa, negligencia ó impericia se hubiera ocasionado el abordaje.

Y esta acción participa de la doble naturaleza de civil y penal, de modo que consiga su reembolso y el castigo del que fuese culpable en un hecho de esta clase cuyas consecuencias afectan al comercio y á la vida de las personas.

Art. 830. Si un buque abordare á otro por causa fortuita ó de fuerza mayor, cada nave y su carga soportará sus propios daños. (Art. 737, Cód. alemán; 228, párr. 1º, ley belga; 407, Código francés; 660, italiano.)

Porque ni el caso fortuito ni la fuerza mayor son imputables á personas ni á cosas determinadas, y quien los sufre soporta todas sus consecuencias.

El caso fortuito, que proviene por inundaciones, torrentes, naufragios, incendios, rayos, explosiones, violencias, derrumbamientos, etc., no puede resistirse ni evitarse (Ley 14, tit. 33, Part. 7ª), y recae sobre la cosa y sobre su dueño, por el principio de que *res domino suo perit; et propterea nemini potest imputari quod humana providentia regi non potest.* (Ley 3ª, tit. 2º, Part. 5ª.)

A pesar de lo dicho, se quebranta la regla en dos casos:

1º Cuando el caso fortuito sobreviene por culpa, negligencia ó igno-

rancia de la persona ó por retardo ó morosidad suya, en cuyo caso se le imputa el daño porque ha intervenido en él con anterioridad el incumplimiento de un deber exigible.

2º Cuando se pacta el caso fortuito, porque si bien es un principio de equidad y de justicia el de que nadie se puede obligar á lo imposible, — *impossibilium nulla est obligatio*— también lo es que nadie se obliga á impedirlos, sino á reparar los daños que se ocasionen por el caso fortuito.

Otro tanto podemos decir de la fuerza mayor, que se funda en los mismos principios, y que define Cayo: *vis major est ea que consilio humano neque provideri neque vitari potest.*

Art. 831. Si un buque abordare á otro, obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurrieren el naviero de este tercer buque, quedando el capitán responsable civilmente para con dicho naviero. (*Art. 741, Cód. alemán; 664, italiano.*)

Por las razones expuestas ya: porque el daño lo soporta quien lo causa, cuando éste puede ser responsable, y esta responsabilidad recae, no sobre la materialidad del buque abordador, sino sobre quien es causa y ocasión del abordaje, pues sin él no se hubiera éste ocasionado.

Art. 832. Si, por efecto de un temporal ó de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halla debidamente fondeado y amarrado, abordare á los inmediatos á él, causándoles averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado. (*Art. 738, Cód. alemán.*)

Por la regla del art. 830, y en virtud de lo dispuesto en el Título IV, Sección primera, y en el Título V de este libro.

Art. 833. Se presumirá perdido por causa de abordaje el buque que, habiéndolo sufrido, se fuera á pique en el acto, y también el que, obligado á ganar puerto para reparar las averías ocasionadas por el abordaje, se perdiese durante el viaje ó se viera obligado á embarrancar para salvarse. (*Art. 739, Cód. alemán.*)

Se funda en principios de buena crítica la disposición de este artículo,

y como la pérdida es inmediata al hecho del abordaje, la presunción es perfectamente lógica, se halla dentro de lo natural y como consecuencia del acto que precedió al daño ó á la catástrofe.

Art. 834. Si los buques que se abordan tuvieren á bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje, no eximirá su presencia á los capitanes de las responsabilidades en que incurran; pero tendrán éstos derecho á ser indemnizados por los prácticos, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir. (*Art. 740, Cód. alemán, dif; 228, ley belga.*)

La autoridad del capitán no se delega ni se suspende; es constantemente el jefe del buque, y como tal tiene la permanencia de sus deberes. El práctico que concurre para una operación determinada, no ejerce durante ella el mando de la nave, sino que viene á concurrir con sus conocimientos para la entrada ó salida de un puerto, ó para un costeo, bajo las órdenes del capitán, que no se desprende, por la intervención del práctico, de las responsabilidades propias de su cargo.

Estos auxiliares tienen la responsabilidad de sus actos y contra ellos pueden repetir los capitanes cuando corresponda.

Art. 835. La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se deriven de los abordajes, no podrá admitirse si no se presenta dentro de las veinticuatro horas protesta ó declaración ante la Autoridad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje, ó la del primer puerto de arribada del buque, siendo en España, y ante el Cónsul de España, si ocurriese en el extranjero. (*Art. 232, ley belga; 435 y 436, Cód. francés; 665, italiano.*)

Art. 836. Para los daños causados á las personas ó al cargamento, la falta de protesta no puede perjudicar á los interesados que no se hallaban en la nave ó no estaban en condiciones de manifestar su voluntad. (*Art. 665, Cód. italiano.*)

Esta formalidad puramente de procedimiento, afecta á la verdad de los hechos que han de depurarse y á la responsabilidad que deba exigirse á consecuencia de los mismos.

Se inspira este artículo en el mismo criterio que determina la protes-

ta en los casos de que ya nos hemos ocupado con extensión al tratar de los distintos trances de la navegación y del comercio marítimo.

La falta de protesta, en éste, como en aquellos casos, no perjudica á los que por ausencia de la nave, ó por otras condiciones, no pudieron cumplir el requisito determinado por la ley.

Art. 837. La responsabilidad civil que contraen los navieros en los casos prescritos en esta sección, se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje.

Se concreta la responsabilidad á la cosa y á su valor, porque á nadie puede obligársele en más de lo que tiene en ningún caso.

El buque que causó el daño responde de él, con todo su valor, con sus pertenencias y fletes devengados; pero no amplía su responsabilidad hasta otros buques del mismo naviero que son extraños de todo punto al abordaje.

La responsabilidad civil del naviero se limita al valor del buque abordado, con el cual las cubre si alcanza, y con el cual cumple si no llega á la cuantía del daño.

Art. 838. Cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzare á cubrir todas las responsabilidades, tendrá preferencia la indemnización debida por muerte ó lesiones de las personas.

Es uno de los artículos más humanitarios del Código.

Es defecto tal vez de nuestro carácter, que se ha infiltrado en nuestras leyes, el de considerar en más lo material de los bienes que la vida y seguridad de las personas. Las legislaciones inglesa y norte-americana atienden en alto grado á garantizar la vida y la conservación del individuo, imponiendo cuantiosísimas indemnizaciones por la más ligera mutilación.

En este punto son defectuosas é insuficientes nuestras leyes, debido, sin duda, á la falta de codificación.

La indemnización *debida por muerte ó lesiones de las personas*, es la primera á que vienen obligados el buque y sus pertenencias, santificando así el primero y el principal derecho del hombre, el de la vida, y asegurando, en caso desgraciado, la inutilidad de éste ó su desaparición, que tanto afecta á él y á sus herederos.

Tales son, pues, las disposiciones de esta novísima sección del Código, que termina con el siguiente artículo de procedimiento.

Art. 839. Si el abordaje tuviere lugar entre buques españoles en aguas extranjeras, ó si, verificándose en aguas libres, los buques arribaren á puerto extranjero, el Cónsul de España en aquel puerto instruirá la sumaria en averiguación del suceso, remitiendo el expediente al Capitán general del departamento más inmediato para su continuación y conclusión.

El parte dado al Cónsul es la protesta ó declaración que previene el art. 835 para los efectos del resarcimiento de daños y perjuicios por abordajes.

SECCIÓN CUARTA

DE LOS NAUFRAGIOS

El naufragio es, no sólo la pérdida total de la nave por su desaparición bajo las aguas, sino todo accidente marítimo que produzca la mutilación del buque, imposibilitándolo para navegar; como una encalladura en rocas ó en bancos de arena.

Naufragio (Del lat., *naufragium*), m. Pérdida ó ruina de la embarcación en el mar ó en río ó lago navegable. (*Dic. de la Acad.*)

La pérdida ó la ruina son naufragio, y como tal se las considera en Derecho comercial.

Art. 840. Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento á consecuencia de naufragio ó encalladura, serán individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven. (*Art. 982, Cód. 1829.*)

El naufragio es una fuerza mayor que cuando proviene por accidente natural é inevitable, y no es hijo de una falta en el cumplimiento del deber, recae sobre los mismos que lo sufren, inspirándose en las razones de que nos hemos hecho cargo al ocuparnos de la Sección anterior.

Lo perdido lo soportan, pues, individualmente los dueños de ello, así como suyo es lo que salvaren que fuere de su pertenencia también.

Art. 841. Si el naufragio ó encalladura procedieren de malicia, descuido ó impericia del capitán, ó porque el buque salió á la mar no hallándose suficientemente reparado y pertrechado, el naviero ó los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque ó al cargamento por el siniestro, conforme á lo dispuesto en los artículos 610, 612, 614 y 621. (*Arts. 983 y 984, Cód. 1829.*)

También lo dispuesto en este artículo se relaciona con lo dicho en la Sección anterior, y con lo manifestado en los otros cuatro artículos que se refieren á los deberes del capitán.

Art. 842. Los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquéllos antes de entregárselos, y con preferencia á otra cualquiera obligación si las mercaderías se vendiesen. (*Arts. 671, 673 y 675, Cód. italiano.*)

Hechos los gastos del salvamento para bien de las cosas salvadas, éstas quedan sujetas al pago de las que ocasionaron en su salvación.

Este principio lo venimos observando en todas las disposiciones del Derecho común y en las de este Código. Ahora bien; debemos significar que el dueño de las cosas salvadas no responde de más gastos que aquellos que se puedan cubrir con el resto de éstas, sin que por ningún concepto se le pueda obligar á más con arreglo á los principios en que se informa la legislación mercantil.

Art. 843. Si, navegando varios buques en conserva, naufragare alguno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción á lo que cada uno pueda recibir.

Si algún capitán se negase sin justa causa á recibir la que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer

puerto, é incluyéndola en el expediente que debe instruir con arreglo á lo dispuesto en el art. 612.

Si no fuere posible trasladar á los demás buques todo el cargamento náufrago, se salvarán con preferencia los objetos de más valor y menos volumen, haciéndose la designación por el capitán, con acuerdo de los oficiales de su buque.

Un buque navega en conserva cuando realiza su viaje unido con otros para protegerse mutuamente en caso de sobrevenir algún accidente ó riesgo de mar.

Los capitanes de los buques están obligados á recibir el cargamento de los náufragos, en cuanto sea posible, contribuyendo á la salvación de las vidas y de los intereses. Esta obligación debe cumplirse con toda la amplitud que exigen las leyes de humanidad, y que desde luego entra en la leyescrita, abarcándolas y comprendiéndolas.

Del incumplimiento de estos deberes nace la protesta, que hará responsable al capitán que se negó, sin justa causa, de los daños que se hayan ocasionado, y de las cosas que se hayan perdido por haberse negado á recibirlas en su buque.

Para la salvación de los objetos se tendrá en cuenta el menor volumen y el mayor valor, hermanando estas dos circunstancias para proceder al transbordo, y no poniendo en olvido que lo primero que debe salvar el capitán es el Diario de la navegación, y aquellos documentos que acrediten las existencias á bordo, y la justificación de los hechos acaecidos durante el viaje, ó en los puertos de escala ó arribada.

La designación de los objetos por el capitán, *con acuerdo de los oficiales de su buque*, no significa que la oposición de éstos le impida cumplir sus deberes ni limite su autoridad en lo más mínimo. Debe el capitán estar de acuerdo con sus oficiales, no sólo para salvar su responsabilidad, sino para evitar los errores fáciles en momentos de precipitación; pero, en todo caso, el capitán ejecuta y dirige por sí y ante sí, asumiendo toda la responsabilidad, y haciendo constar las causas por las cuales se apartó del parecer de sus oficiales, porque de otra manera responde de los daños considerándose que se causaron por su culpa y proceder arbitrario. Esto es, la justificación le exime de responsabilidad y sanciona su derecho á la dirección absoluta é individual, cuando ésta la conceptúa necesaria para mejor gobierno del buque y de las mercaderías que han de salvarse.

Art. 844. El capitán que hubiere recogido los efectos salvados

del naufragio continuará su rumbo al puerto de su destino, y, en llegando, los depositará, con intervención judicial, á disposición de sus legítimos dueños.

En el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto á que iban consignados, el capitán podrá arribar á él si lo consintieren los cargadores ó sobrecargos presentes y los oficiales y pasajeros del buque; pero no lo podrá verificar, aun con este consentimiento, en tiempo de guerra ó cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio ó por decisión judicial.

El buque que recoge cargamento de otro, náufrago, no se obliga á más que á su conducción al puerto adonde el mismo buque va destinado, pudiendo dirigirse por acuerdo de cargadores, oficiales, etc., al puerto adonde van consignadas las mercaderías, siempre que sea de fácil acceso y en tiempos normales, causándose todos estos gastos y fletes por cuenta de los dueños de los objetos en cuyo beneficio y para cuyo provecho y salvación se realizan.

Art. 845. Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el Juez ó Tribunal competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conservación, ó cuando en el término de un año no se hubiere podido averiguar quiénes fueren sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 579, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro, á juicio del Juez ó Tribunal para entregarlo á sus legítimos dueños.

No basta mandar que los buques que viajan en conserva ó convoy se ayuden recibiendo la carga de los que naufragaren, sino que es preciso interesarlos en el beneficio que realizan.

Para pagar los fletes ocasionados puede procederse á la venta de la

parte necesaria de las cosas salvadas, lo mismo cuando no se halle presente el interesado, que cuando se le desconozca, ó se niegue á cumplir el deber que se le impone por la ley en compensación de los beneficios recibidos.

Á la par de este deber del dueño y de la facultad de venta con arreglo á lo establecido en el art. 579, el capitán tiene los deberes de conservación y vigilancia propios de su cargo, y con ellos el de vender las mercaderías que no pudiesen conservarse en buen estado, y los géneros de peligrosa conservación, bien recaiga este peligro sobre ellos ó sobre la seguridad de la nave.

Practicada la venta, como ya hemos dicho, y con arreglo á la ley, el buque se reembolsa los gastos hechos en la salvación y los fletes devengados, y los Tribunales ponen en depósito seguro lo que reste, para que puedan sus dueños disponer libremente de ello, en el momento en que sepan lo ocurrido, y cuando lo juzguen mejor y más oportuno para sus intereses.

TÍTULO V

De la justificación y liquidación de las averías.

SECCIÓN PRIMERA.

DISPOSICIONES COMUNES Á TODA CLASE DE AVERÍAS.

«Las innovaciones respecto de la justificación y liquidación de las averías responden al pensamiento de presentar, con la mayor claridad posible, todas las reglas que deben observarse desde que sobreviene el daño al buque ó al cargamento, hasta que se obtiene la indemnización correspondiente de las personas que vienen obligadas á satisfacerla. Tratándose de una de las materias más difíciles y complicadas del Derecho marítimo, y que en cierto modo constituye un procedimiento de jurisdicción voluntaria, la cuestión del método es de la mayor importancia, y reconociéndolo así los autores del proyecto, han presentado las disposiciones relativas á esta materia bajo un sistema completo y fundado en la misma naturaleza de los hechos, resolviendo al propio tiempo las dudas

del naufragio continuará su rumbo al puerto de su destino, y, en llegando, los depositará, con intervención judicial, á disposición de sus legítimos dueños.

En el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto á que iban consignados, el capitán podrá arribar á él si lo consintieren los cargadores ó sobrecargos presentes y los oficiales y pasajeros del buque; pero no lo podrá verificar, aun con este consentimiento, en tiempo de guerra ó cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio ó por decisión judicial.

El buque que recoge cargamento de otro, náufrago, no se obliga á más que á su conducción al puerto adonde el mismo buque va destinado, pudiendo dirigirse por acuerdo de cargadores, oficiales, etc., al puerto adonde van consignadas las mercaderías, siempre que sea de fácil acceso y en tiempos normales, causándose todos estos gastos y fletes por cuenta de los dueños de los objetos en cuyo beneficio y para cuyo provecho y salvación se realizan.

Art. 845. Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el Juez ó Tribunal competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conservación, ó cuando en el término de un año no se hubiere podido averiguar quiénes fueren sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 579, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro, á juicio del Juez ó Tribunal para entregarlo á sus legítimos dueños.

No basta mandar que los buques que viajan en conserva ó convoy se ayuden recibiendo la carga de los que naufragaren, sino que es preciso interesarlos en el beneficio que realizan.

Para pagar los fletes ocasionados puede procederse á la venta de la

parte necesaria de las cosas salvadas, lo mismo cuando no se halle presente el interesado, que cuando se le desconozca, ó se niegue á cumplir el deber que se le impone por la ley en compensación de los beneficios recibidos.

Á la par de este deber del dueño y de la facultad de venta con arreglo á lo establecido en el art. 579, el capitán tiene los deberes de conservación y vigilancia propios de su cargo, y con ellos el de vender las mercaderías que no pudiesen conservarse en buen estado, y los géneros de peligrosa conservación, bien recaiga este peligro sobre ellos ó sobre la seguridad de la nave.

Practicada la venta, como ya hemos dicho, y con arreglo á la ley, el buque se reembolsa los gastos hechos en la salvación y los fletes devengados, y los Tribunales ponen en depósito seguro lo que reste, para que puedan sus dueños disponer libremente de ello, en el momento en que sepan lo ocurrido, y cuando lo juzguen mejor y más oportuno para sus intereses.

TÍTULO V

De la justificación y liquidación de las averías.

SECCIÓN PRIMERA.

DISPOSICIONES COMUNES Á TODA CLASE DE AVERÍAS.

«Las innovaciones respecto de la justificación y liquidación de las averías responden al pensamiento de presentar, con la mayor claridad posible, todas las reglas que deben observarse desde que sobreviene el daño al buque ó al cargamento, hasta que se obtiene la indemnización correspondiente de las personas que vienen obligadas á satisfacerla. Tratándose de una de las materias más difíciles y complicadas del Derecho marítimo, y que en cierto modo constituye un procedimiento de jurisdicción voluntaria, la cuestión del método es de la mayor importancia, y reconociéndolo así los autores del proyecto, han presentado las disposiciones relativas á esta materia bajo un sistema completo y fundado en la misma naturaleza de los hechos, resolviendo al propio tiempo las dudas

y cuestiones á que da motivo la insuficiencia de la legislación vigente» (1).

Art. 846. Los interesados en la justificación y liquidación de las averías podrán convenirse y obligarse mutuamente en cualquier tiempo acerca de la responsabilidad, liquidación y pago de ellas.

A falta de convenios, se observarán las reglas siguientes:

1.^a La justificación de la avería se verificará en el puerto donde se hagan las reparaciones, si fueren necesarias, ó en el de descarga

2.^a La liquidación se hará en el puerto de descarga, si fuere español.

3.^a Si la avería hubiere ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales de España, ó se hubiere vendido la carga en puerto extranjero por arribada forzosa, se hará la liquidación en el puerto de arribada.

4.^a Si la avería hubiese ocurrido cerca del puerto de destino, de modo que se pueda arribar á dicho puerto, en él se practicarán las operaciones de que tratan las reglas 1.^a y 2.^a. (*Arts. 711, 716 y 729, Código alemán; 100 y 118, belga; 414, francés; 658, italiano.*)

Se sigue, como se ve, en esta clase de procedimientos, el mismo principio de libertad, sentado como base de la contratación mercantil, y por él pueden, navieros y cargadores, convenir, con arreglo á su voluntad, las reglas á que quieran ajustarse para la liquidación y pago de las averías que ocurran.

Pero como el Código, aun estableciendo el principio de la libre voluntad como suprema ley de los contratos, no puede dejar éstos á merced de los contratantes, de tal modo, que los que omitan la expresión de su voluntad en lo referente al procedimiento, se encuentran abandonados por ella y expuestos á innumerables disgustos y litigios, previene, acto seguido, la forma de liquidación y pago cuando los contratantes no han convenido acerca de este punto lo que estimaran mejor para sus intereses.

A falta de convenio, que como todos estos actos puede ser escrito ó verbal, pero siempre de modo que conste la voluntad de los contratantes, las averías se regulan y justifican, *si son necesarias las reparaciones*, en el puerto donde se hagan ó en el de descarga. Hay que tener presente,

(1) Exposición de motivos.—Proyecto de 20 de Marzo de 1882.

que si no son necesarias las reparaciones, las averías se justifican en el puerto de descarga, término del viaje, y momento oportuno de proceder á determinar el gravamen de cada cosa. Si el puerto de descarga es español, en él, desde luego, se practica la liquidación, y si no lo es, en el de arribada, por venderse en él las mercaderías y deber éstas á la avería una parte proporcional de su valor. Pudiéndose arribar al puerto de destino, este es, lógica y naturalmente, el lugar en donde se deben practicar todas las operaciones referidas, puesto que en él se pone término al contrato.

Art. 847. Tanto en el caso de hacerse la liquidación de las averías privadamente en virtud de lo convenido, como en el de intervenir la Autoridad judicial á petición de cualquiera de los interesados no conformes, todos serán citados y oídos si no hubieren renunciado á ello.

Cuando no se hallaren presentes ó no tuvieren legítimo representante, se hará la liquidación por el Cónsul en puerto extranjero, y donde no lo hubiere, por el Juez ó Tribunal competente, según las leyes del país, y por cuenta de quien corresponda.

Cuando el representante sea persona conocida en el lugar donde se haga la liquidación, se admitirá y producirá efecto legal su intervención, aunque sólo esté autorizado por carta del naviero, del cargador ó del asegurador.

De este modo se garantiza la legalidad de la operación, y rompiendo en el último párrafo del artículo con la rutina del poder bastante y legalizado, se economizan gastos y se facilita la pronta intervención del apoderado en los negocios de su poderdante.

Art. 848. Las demandas sobre averías no serán admisibles si no excedieren del 5 por 100 del interés que el demandante tenga en el buque ó en el cargamento, siendo gruesas, y del 1 por 100 del efecto averiado, si fueren simples, deduciéndose en ambos casos los gastos de tasación, salvo pacto en contrario. (*Art. 849, Cód. alemán; 408, francés.*)

Las cuantías determinadas en este artículo merecen la suficiente con-

sideración para poder por ellas deducirse una demanda que, por tipos menores, sólo darían lugar á entorpecimientos y dilaciones con notorio perjuicio del comercio. Este artículo, determinando el tipo del interés, corrige ventajosamente al 965 del Código anterior, que pedía un importe superior á la centésima parte del valor común de la nave y su cargamento.

Art. 849. Los daños, averías, préstamos á la gruesa y sus premios, y cualesquiera otras pérdidas, no devengarán interés de demora sino pasado el plazo de tres días, á contar desde el en que la liquidación haya sido terminada y comunicada á los interesados en el buque, en la carga ó en ambas cosas á la vez.

Mediante esta disposición, los daños y averías no se hacen efectivos, ó por lo menos no son, en realidad, obligatorios, hasta el tercer día de hecha y comunicada la liquidación á los interesados.

Art. 850. Si, por consecuencia de uno ó varios accidentes de mar, ocurrieren en un mismo viaje averías simples y gruesas del buque, del cargamento ó de ambos, se determinarán con separación los gastos y daños pertenecientes á cada avería, en el puerto donde se hagan las reparaciones, ó se descarguen, vendan ó beneficien las mercaderías.

Al efecto, los capitanes estarán obligados á exigir de los peritos tasadores y de los maestros que ejecuten las reparaciones, así como de los que tasan ó intervengan en la descarga, saneamiento, venta ó beneficio de las mercaderías, que en sus tasaciones ó presupuestos y cuentas pongan con toda exactitud y separación los daños y gastos pertenecientes á cada avería, y en los de cada avería los correspondientes al buque y al cargamento, expresando también con separación si hay ó no daños que procedan de vicio propio de la cosa y no de accidente de mar; y en el caso de que hubiere gastos comunes á las diferentes averías y al buque y su carga, se deberá calcular lo que corresponda por cada concepto y expresarlo distintamente. (*Arts. 706 y 707, Cód. alemán.*)

Obedecen estas disposiciones á la cuestión de método, á fin de que la

clasificación sea exacta y no haya perjuicios para los interesados, incluyendo unas averías en otras y confundiendo el vicio propio de la cosa con los daños y perjuicios que provienen por accidentes del mar.

SECCIÓN SEGUNDA

DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS

Art. 851. Á instancia del capitán se procederá privadamente, mediante el acuerdo de todos los interesados, al arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

Á este efecto, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la llegada del buque al puerto, el capitán convocará á todos los interesados para que resuelvan si el arreglo ó liquidación de las averías gruesas habrá de hacerse por peritos y liquidadores nombrados por ellos mismos, en cuyo caso se hará así, habiendo conformidad entre los interesados.

No siendo la avenencia posible, el capitán acudirá al Juez ó Tribunal competente, que lo será el del puerto donde hayan de practicarse aquellas diligencias, conforme á las disposiciones de este Código, ó al Cónsul de España, si lo hubiese, y si no, á la Autoridad local, cuando hayan de verificarse en puerto extranjero. (*Art. 118 Cód. belga; 658, italiano.*)

Art. 852. Si el capitán no cumpliere con lo dispuesto en el artículo anterior, el naviero ó los cargadores reclamarán la liquidación, sin perjuicio de la acción que les corresponda para pedirle indemnización.

Poco podemos decir en esta Sección; pues refiriéndose toda ella al procedimiento para hacer efectiva la doctrina que anteriormente hemos desarrollado, la tarea de comentar resulta desairada por la aridez misma del asunto.

El capitán es quien debe primeramente tomar la iniciativa, convocando á los interesados dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la llegada del buque; y en la junta que se celebre debe procurar avenir y

concertar los ánimos de modo que no haya precisión de acudir á los Tribunales para demandar en contiendas judiciales lo que puede practicarse amigablemente sin gastos ni molestias.

Cuando el capitán no convoca á los interesados, se hace responsable de los daños y perjuicios que ocasione con su omisión, y entonces, y solo entonces entran el naviero ó los cargadores, indistintamente, á reclamar la liquidación que dejó de instar el jefe de la nave con derecho propio, y como primer deber de su cargo en semejantes casos.

Art. 853. Nombrados los peritos por los interesados ó por el Juez ó Tribunal, procederán, previa la aceptación, al reconocimiento del buque y de las reparaciones que necesite y á la tasación de su importe, distinguiendo estas pérdidas y daños de los que provengan de vicio propio de las cosas.

También declararán los peritos si pueden ejecutarse las reparaciones desde luego, ó si es necesario descargar el buque para reconocerlo y repararlo.

Respecto á las mercaderías, si la avería fuere perceptible á la simple vista, deberá verificarse su reconocimiento antes de entregarlas. No apareciendo á la vista al tiempo de la descarga, podrá hacerse después de su entrega, siempre que se verifique dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los peritos. (*Art. 119, Código belga.*)

Por el texto de este artículo enlazado con el anterior se ve que á falta de nombramiento de peritos por los interesados, bien sea por indolencia ó por discordancia, se procede á su nombramiento por el Juez ó Tribunal competente que conozca del asunto.

Los peritos son verdaderamente jueces en el asunto, porque de sus dictámenes dependen las operaciones de descarga y reparación que hayan de ejecutarse.

Lo dispuesto con respecto á las mercaderías, cuya avería no fuere perceptible á la vista, se enlaza estrechamente con lo dispuesto en los transportes de géneros, para reclamaciones en los mismos, dentro del plazo de cuarenta y ocho horas.

Art. 854. La evaluación de los objetos que hayan de contri-

buir á la avería gruesa, y la de los que constituyen la avería, se sujetará á las reglas siguientes:

1^a Las mercaderías salvadas que hayan de contribuir al pago de la avería gruesa, se valorarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos fletes, derechos de aduanas y gastos de desembarque, según lo que aparezca de la inspección material de las mismas, prescindiendo de lo que resulte de los conocimientos, salvo pacto en contrario.

2^a Si hubiere de hacerse la liquidación en el puerto de salida, el valor de las mercaderías cargadas se fijará por el precio de compra con los gastos hasta ponerlas á bordo, excluido el premio del seguro.

3^a Si las mercaderías estuvieren averiadas, se apreciarán por su valor real.

4^a Si el viaje se hubiere interrumpido, las mercaderías se hubieren vendido en el extranjero, y la avería no pudiere regularse, se tomará por capital contribuyente el valor de las mercaderías en el puerto de arribada, ó el producto líquido obtenido en su venta.

5^a Las mercaderías perdidas que constituyeren la avería gruesa se apreciarán por el valor que tengan las de su clase en el puerto de descarga, con tal que consten en los conocimientos sus especies y calidades; y no constando, se estará á lo que resulte de las facturas de compra expedidas en el puerto de embarque, aumentando á su importe los gastos y fletes causados posteriormente.

6^a Los palos cortados, las velas, cables y demás aparejos del buque inutilizados con el objeto de salvarlo, se apreciarán según el valor corriente, descontando una tercera parte por diferencia de nuevo á viejo.

Esta rebaja no se hará en las anclas y cadenas.

7^a El buque se tasará por su valor real en el estado en que se encuentre.

8^a Los fletes representarán el 50 por 100 como capital contribuyente. (*Arts. 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717 y 723, Cód. ale-*

mán; 105, 107 y 110, belga; 401, 402, 415 y 417, francés; 654, 655 y 656, italiano.)

Art. 855. Las mercaderías cargadas en el combés del buque contribuirán á la avería gruesa si se salvaren; pero no darán derecho á indemnización si se perdieren habiendo sido arrojadas al mar por salvamento común, salvo cuando en la navegación de cabotaje permitieren las Ordenanzas marítimas su carga en esa forma.

Lo mismo sucederá con las que existan á bordo y no consten comprendidas en los conocimientos ó inventarios, según los casos.

En todo caso, el fletante y el capitán responderán á los cargadores de los perjuicios de la echazón, si la colocación en el combés se hubiere hecho sin consentimiento de éstos. (*Art. 710, Código alemán; 109, belga; 421, francés; 650 y 656, italiano.*)

Con respecto de la evaluación de las cosas y objetos que han de contribuir á la avería, son de tan estricto procedimiento, que nos remitimos al art. 858 y á su nota práctica.

Lo dispuesto acerca de los géneros cargados en el combés, y á los que se embarcaron sin conocimiento, es una sanción de los actos prohibidos por la ley que se han ejecutado á pesar de ella. Por ese motivo, contribuyen á la avería gruesa sin tener el derecho de indemnización de que disfrutaban las mercaderías embarcadas en debida forma.

Art. 856. No contribuirán á la avería gruesa las municiones de boca y guerra que lleve el buque, ni las ropas ni vestidos de uso de su capitán, oficiales y tripulación.

También quedarán exceptuados las ropas y vestidos de uso de los cargadores, sobrecargos y pasajeros que al tiempo de la echazón se encuentren á bordo.

Los efectos arrojados tampoco contribuirán al pago de las averías gruesas que ocurran á las mercaderías salvadas en riesgo diferente y posterior. (*Art. 725, Cód. alemán; 106, belga; 419, francés; 648, italiano.*)

Las municiones de boca y guerra constituyen un elemento necesario para la conservación del buque, del pasaje y de las mercaderías, y por este concepto no contribuyen, puesto que cuanto se haga por su salva-

ción y conservación se hace en beneficio común y para asegurar el feliz éxito del viaje.

Con respecto de las ropas y vestidos, como no son mercaderías ni géneros de venta, sino objetos de uso, con los cuales no se especula, sino que se cubren necesidades materiales, no contribuyen; también hay que considerar la insignificancia del valor de estas cosas probablemente menor que los gastos que ocasionarían su inventario y liquidación.

El último párrafo no necesita explicación, porque nadie puede tratar de salvar objetos de antemano arrojados y perdidos.

Art. 857. Terminada por los peritos la valuación de los efectos salvados, y de los perdidos que constituyan la avería gruesa, hechas las reparaciones del buque, si hubiere lugar á ello, y aprobadas en este caso las cuentas de las mismas por los interesados ó por el Juez ó Tribunal, pasará el expediente íntegro al liquidador nombrado para que proceda á la distribución de la avería. (*Artículos 730 y 731, Cód. alemán.*)

Art. 858. Para verificar la liquidación, examinará el liquidador la protesta del capitán, comprobándola, si fuere necesario, con el libro de navegación, y todos los contratos que hubieren mediado entre los interesados en la avería, las tasaciones, reconocimientos periciales y cuentas de reparaciones hechas. Si, por resultado de este examen, hallare en el procedimiento algún defecto que pueda lastimar los derechos de los interesados ó afectar la responsabilidad del capitán, llamará sobre ello la atención para que se subsane, siendo posible, y, en otro caso, lo consignará en los preliminares de la liquidación.

En seguida procederá á la distribución del importe de la avería, para lo cual fijará:

1º El capital contribuyente, que determinará por el importe del valor del cargamento, conforme á las reglas establecidas en el artículo 854.

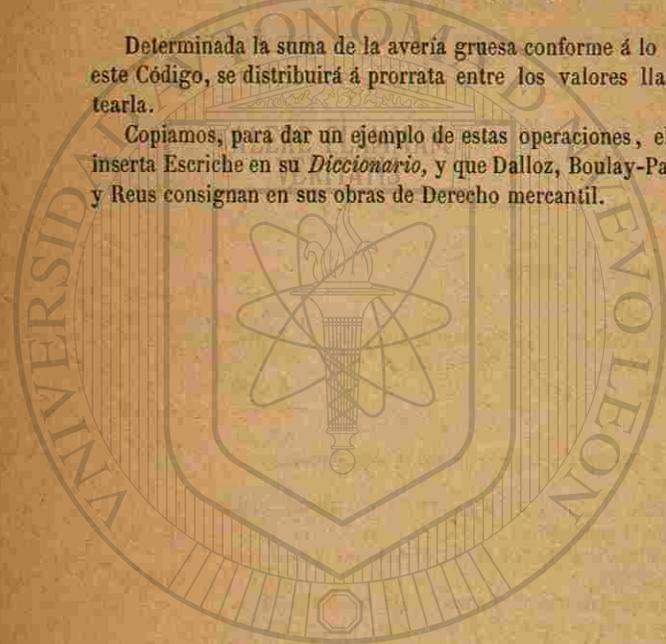
2º El del buque en el estado que tenga, según la declaración de peritos.

3º El 50 por 100 del importe del flete, rebajando el 50 por 100 restante por salarios y alimentos de la tripulación.

Determinada la suma de la avería gruesa conforme á lo dispuesto en este Código, se distribuirá á prorrata entre los valores llamados á costearla. (*Arts. 719, 720 y 721, Cód. alemán.*)

Determinada la suma de la avería gruesa conforme á lo dispuesto en este Código, se distribuirá á prorrata entre los valores llamados á costearla.

Copiamos, para dar un ejemplo de estas operaciones, el Modelo que inserta Escriche en su *Diccionario*, y que Dalloz, Boulay-Patty, La Serna y Reus consignan en sus obras de Derecho mercantil.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

MODELO

de una cuenta de averías gruesas y de contribución á su importe.

PRIMERA OPERACION.

Masa de averías.

	Pesetas.
1º Daños causados á la nave:	
Por la extracción de las mercaderías arrojadas.	3.000
Por la pérdida de áncoras para salvar el buque y la carga.....	1.500
	4.500
Pérdidas y averías sujetas á contribución.	
2º Daño causado á las mercaderías de E. al tiempo y con motivo de la echazón.....	30.000
3º Daño causado á los efectos de F. al tiempo y con motivo de la echazón	19.500
4º Echazón de 40 balones de lienzo, pertenecientes á G., los cuales aunque según el precio corriente valen pesetas 30.000, sólo se ponen aquí según la factura de compra con aumento de gastos y fletes, á causa de no constar del conocimiento en especie y calidad, por...	25.000
5º Echazón de 30 barricas de azúcar, pertenecientes á H., estimadas en	15.000
6º Echazón de los efectos pertenecientes á J., estimados en.....	54.000
7º La echazón de una coracha de tabaco, parte de un cargamento de seis corachas pertenecientes á K., que se cargaron sobre el combés, entra aquí por cero.....	00 000
Pérdidas y averías no sujetas á contribución.	
8º Pérdida de ropas y vestidos de uso de la tripulación, hecha por la echazón.	2.250
9º Pérdida de municiones de guerra y de boca hecha por la echazón.....	9.750
<i>Total de la masa de averías sujetas y no sujetas á contribución.....</i>	160.000

SEGUNDA OPERACION.

Masa de cosas sujetas á contribución.

Suponiendo la masa de efectos sujetos á contribución así como sigue:

	Pesetas.
1º Mercaderías de A., estimadas en.....	90.000
2º Pacotilla de B., pasajero	6.000
3º Mercancías de C., estimadas en.....	39.500
4º Mercancías de D., estimadas en.....	49.000
5º Cinco corachas de tabaco salvadas del cargamento perteneciente á K., y cargadas sobre el combés, estimadas en.....	1.500
6º Estimación del flete.....	15.000
Flete, con descuento de los salarios del capitán y la tripulación.....	9.000
	24.000
Daños causados al buque por la echazón.....	3.000
Por la pérdida de áncoras en beneficio común.....	1.500
	4.500
	28.500
7º Mercancías de E.....	45.000
Averías comunes experimentadas por estas mercancías.....	30.000
	75.000
8º Mercancías de F.....	27.000
Averías comunes experimentadas por estas mercancías.....	19.500
	46.500
9º Echazón de los 40 balones de lienzo, de G.....	25.000
40º Echazón de las 30 barricas de azúcar, de H.....	15.000
41º Echazón de las mercaderías de J.....	54.000
<i>Total de la masa de las cosas sujetas á contribución</i>	<u>400.000</u>

TERCERA OPERACION.

Repartimiento de la masa de averías entre las cosas sujetas á contribución.

La base de este repartimiento es el $\frac{2}{5}$ del valor imponible, ó sea el 4 por 100.

En su consecuencia deben contribuir:

	Pesetas.
1º Las mercaderías de A., por los $\frac{2}{5}$ de su valor con.....	36.000
2º La pacotilla de B., por ídem.....	2.400
3º Las mercaderías de C., por ídem.....	15.800
4º Las mercaderías de D., por ídem.....	7.600
5º Las cinco corachas de tabaco de K., por ídem.....	600
6º La nave, por ídem.....	11.400
7º Las mercaderías de E., por ídem.....	30.000
8º Las mercaderías de F., por ídem.....	18.500
9º Los 40 balones de lienzo de G., por ídem.....	10.000
40º Las 30 barricas de azúcar de H., por ídem.....	6.000
41º Las mercaderías de J., por ídem.....	21.600
<i>Total</i>	<u>160.000</u>

CUARTA OPERACION.

Contribuciones efectivas y reembolsos efectivos.

Los contribuyentes que no han sufrido ninguna avería común, pagan la cuota que les resulta impuesta en el estado anterior sin deducción alguna.

Los contribuyentes que han tenido averías comunes, compensan el crédito con el débito, y pagan ó cobran las cantidades que les resulten en pro ó en contra después de hecha esta compensación.

Así que la nave que es acreedora por averías de 4.500 pesetas y deudora por 11.400, deberá satisfacer, hecha la compensación, 6.900 pesetas.

Las mercaderías E. son acreedoras por 30.000 pesetas, y deudoras por otras 30.000; de consiguiente queda saldada la cuenta con la compensación.

Las mercaderías F. son acreedoras por 19.500 pesetas, y deudoras por 18.500; compensadas, deben percibir 900 pesetas.

Las mercaderías G. son acreedoras por 25.000 pesetas y deudoras de 40.000; deben percibir 15.000 pesetas.

Las barricas de azúcar de H. son acreedoras por 15.000 pesetas y deudoras por 6.000; han de percibir, hecha la compensación, 9.000 pesetas.

Las mercaderías J. son acreedoras por 54.000 pesetas y deudoras por 21.500; y deben percibir, hecha la compensación, 32.400 pesetas.

El valor de las averías comunes no sujetas á contribución se cobra por entero de la masa de contribuciones, y así, se toman sobre esta masa 2.250 pesetas por la pérdida de las ropas y vestidos de uso de la tripulación y 9.750 pesetas por la pérdida de las municiones de guerra y boca.

Son, pues, las contribuciones efectivas, las siguientes:

	Pesetas.
A contribuye á la masa con.....	36.000
B » » » con.....	2.400
C » » » con.....	45.800
D » » » con.....	7.500
K » » » con.....	600
La nave con.....	6.900
<i>Total</i>	<i>69.200</i>
Los reintegros efectivos, son los que siguen:	
F saca de la masa de contribuciones efectivas..	900
G » » » » ..	45.000
H » » » » ..	9.000
J » » » » ..	32.400
La tripulación por sus ropas de uso	2.250
Los navieros por las municiones de guerra y boca.....	9.750
<i>Total</i>	<i>69.300</i>

Siendo igual la suma de las contribuciones efectivas á la suma de los reembolsos ó reintegros efectivos, resulta ser exacto el cálculo de toda la operación que precede.

Art. 859. Los aseguradores del buque, del flete y de la carga estarán obligados á pagar por la indemnización de la avería gruesa tanto cuanto se exija á cada uno de estos objetos respectivamente. *(Art. 838, Cód. alemán.)*

Porque el asegurador se halla directamente obligado con aquellos objetos, por los riesgos de mar que corran, y resulta beneficio suyo el menor menoscabo y la pérdida menor que tenga que satisfacer por ellos.

Art. 860. Si, no obstante la echazón de mercaderías, rompi-

miento de palos, cuerdas y aparejos, se perdiere el buque corriendo el mismo riesgo, no habrá lugar á contribución alguna por avería gruesa.

Los dueños de los efectos salvados no serán responsables á la indemnización de los arrojados al mar, perdidos ó deteriorados. *(Art. 705, Cód. alemán; 111, belga; 423, francés; 651, italiano.)*

Como indican los Sres. La Serna y Reus, «la contribución se funda en la presunción de que, sin el daño, hubiera perecido el buque y su cargamento: cuando el buque perece, cesa la presunción: por eso, ni aun las mercaderías salvadas están obligadas á contribuir, porque no deben su salvación á la echazón que se hizo para libertarse del peligro común.»

Art. 861. Si, después de haberse salvado el buque del riesgo que dió lugar á la echazón, se perdiere por otro accidente ocurrido durante el viaje, los efectos salvados y subsistentes del primer riesgo continuarán afectos á la contribución de la avería gruesa, según su valor en el estado en que se encuentren, deduciendo los gastos hechos para su salvamento. *(Art. 726, Cód. alemán; 112, belga; 424, francés; 651, italiano.)*

Porque en este caso, los gastos ocasionados para su salvación dieron ésta como resultado, y el accidente posterior es completamente ajeno al primero.

Art. 862. Si, á pesar de haberse salvado el buque y la carga por consecuencia del corte de palos ó de otro daño inferido al buque deliberadamente con aquel objeto, luego se perdieren ó fueren robadas las mercaderías, el capitán no podrá exigir de los cargadores ó consignatarios que contribuyan á la indemnización de la avería, excepto si la pérdida ocurriere por hecho del mismo dueño ó consignatario. *(Art. 706, Cód. alemán; 424, francés; 651, italiano.)*

Porque equivaldría á imponer un recargo del tanto por ciento sobre lo perdido sin culpa del dueño, y tal vez por la del capitán ó la de la tripulación.

Art. 863. Si el dueño de las mercaderías arrojadas al mar las recobrase después de haber recibido la indemnización de avería gruesa, estará obligado á devolver al capitán y á los demás interesados en el cargamento la cantidad que hubiere percibido, deduciendo el importe del perjuicio causado por la echazón y de los gastos hechos para recobrarlas. (*Art. 115, Cód. belga; 429, francés; 653, italiano.*)

En este caso, la cantidad devuelta se distribuirá entre el buque y los interesados en la carga, en la misma proporción con que hubieren contribuido al pago de la avería.

El objeto de las averías no es lucrar ni beneficiar al dueño de las cosas, sino repartir su daño entre todos aquellos para cuyo bien se causó.

Si una vez recobradas, el dueño las conservase con la indemnización recibida por ellas, resultaría, más que indemnizado, premiado por una pérdida que, por cualesquiera circunstancias, ha sido momentánea y pasajera.

Art. 864. Si el propietario de los efectos arrojados los recobraré sin haber reclamado indemnización, no estará obligado á contribuir al pago de las averías gruesas que hubieren ocurrido al resto del cargamento después de la echazón. (*Art. 722, Cód. alemán; 425, francés.*)

Porque se soporta él mismo sus pérdidas, y no haciendo uso del beneficio que le concede la ley, sería injusto y contrario á la equidad obligarle á las contribuciones posteriores á la echazón de sus géneros y que se realizaron, por tanto, cuando, no existiendo éstos, á nada podían obligarlo.

Art. 865. El repartimiento de la avería gruesa no tendrá fuerza ejecutiva hasta que haya recaído la conformidad, ó, en su defecto, la aprobación del Juez ó Tribunal, previo examen de la liquidación y audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus representantes. (*Art. 119, Cód. belga; 658, italiano.*)

Art. 866. Aprobada la liquidación, corresponderá al capitán hacer efectivo el importe del repartimiento, y será responsable á

los dueños de las cosas averiadas de los perjuicios que por su morosidad ó negligencia se les sigan. (*Art. 730, Cód. alemán.*)

El capitán, pues, debe instar, en primer término, la formación del expediente de averías, y una vez terminado éste y competentemente aprobado, ejecutar el acuerdo, respondiendo en este caso, como en aquél y por las mismas razones, de los perjuicios que cause á los interesados en el buque y en el cargamento.

Art. 867. Si los contribuyentes dejaren de hacer efectivo el importe del repartimiento en el término de tercer día después de haber sido á ello requeridos, se procederá, á solicitud del capitán, contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto. (*Art. 733, Cód. alemán.*)

Art. 868. Si el interesado en recibir los efectos salvados no diere fianza suficiente para responder de la parte correspondiente á la avería gruesa, el capitán podrá diferir la entrega de aquéllos hasta que se haya verificado el pago.

De nada serviría el derecho y el deber correlativo que la ley impone al capitán, si para su cumplimiento no gozase de medios coercitivos que dieran verdadero carácter á su Autoridad.

Aprobada la liquidación de la avería, bien sea por conformidad de las partes que la hayan realizado amigablemente, bien por la sanción del Juez ó Tribunal llamados cuando corresponda, el capitán tiene, para proceder á la ejecución de lo acordado, este trámite: pedir el cumplimiento de cada uno de los interesados en el término improrrogable de tercero día, y pedir el embargo ó retención de los efectos salvados hasta que cumplan su compromiso, bien por desembolso de los dueños, ó bien por venta de los efectos en pública subasta, previo acuerdo judicial. En caso de que el dueño no dé fianza bastante, el capitán difiere la entrega de los géneros, siguiendo un procedimiento análogo al anterior. ®

SECCIÓN TERCERA.

DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS SIMPLES.

Art. 869. Los peritos que el Juez ó Tribunal ó los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en el art. 853 y en el 854, reglas 2^a á la 7^a, en cuanto les sean aplicables.

El procedimiento para la liquidación de estas averías queda ya consignado en la Sección anterior, en lo que cabe aplicarla á ésta, conforme á los artículos y reglas que se citan.

LIBRO CUARTO.

De la suspensión de pagos, de las quiebras y de las prescripciones.

TÍTULO PRIMERO.

De la suspensión de pagos y de la quiebra en general.

La materia que trata este título es una de las más importantes y quizás la que mayor transcendencia tiene de todas cuantas comprende el Derecho mercantil. Así como al que se consagra al comercio se le otorgan grandes facilidades, que han de redundar en ventaja suya y de los intereses generales, para proteger estos últimos del fraude é impedir que el crédito se convierta en un arma destructora y nociva se han creado las instituciones que vamos á estudiar y se ha redactado la legislación en cuyo examen entramos ahora, suprema garantía de la buena fe y de la regularidad que deben presidir á las operaciones comerciales.

Esta legislación tiene tres partes: la primera está desenvuelta en este título, que comprende todas las declaraciones de derechos relativas al comerciante declarado en quiebra y á las personas que con él han contratado, tales como la enumeración de las diversas clases de quiebra, la celebración del convenio, los derechos de los acreedores y su respectiva graduación, y por último, la rehabilitación del quebrado, además de los preceptos especiales que exigía la índole compleja de las Sociedades mercantiles y los que reclamaban por su peculiar manera de ser las Compañías y

SECCIÓN TERCERA.

DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS SIMPLES.

Art. 869. Los peritos que el Juez ó Tribunal ó los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en el art. 853 y en el 854, reglas 2^a á la 7^a, en cuanto les sean aplicables.

El procedimiento para la liquidación de estas averías queda ya consignado en la Sección anterior, en lo que cabe aplicarla á ésta, conforme á los artículos y reglas que se citan.

LIBRO CUARTO.

De la suspensión de pagos, de las quiebras y de las prescripciones.

TÍTULO PRIMERO.

De la suspensión de pagos y de la quiebra en general.

La materia que trata este título es una de las más importantes y quizás la que mayor transcendencia tiene de todas cuantas comprende el Derecho mercantil. Así como al que se consagra al comercio se le otorgan grandes facilidades, que han de redundar en ventaja suya y de los intereses generales, para proteger estos últimos del fraude é impedir que el crédito se convierta en un arma destructora y nociva se han creado las instituciones que vamos á estudiar y se ha redactado la legislación en cuyo examen entramos ahora, suprema garantía de la buena fe y de la regularidad que deben presidir á las operaciones comerciales.

Esta legislación tiene tres partes: la primera está desenvuelta en este título, que comprende todas las declaraciones de derechos relativas al comerciante declarado en quiebra y á las personas que con él han contratado, tales como la enumeración de las diversas clases de quiebra, la celebración del convenio, los derechos de los acreedores y su respectiva graduación, y por último, la rehabilitación del quebrado, además de los preceptos especiales que exigía la índole compleja de las Sociedades mercantiles y los que reclamaban por su peculiar manera de ser las Compañías y

empresas de ferrocarriles y obras públicas. «La quiebra, dice la exposición de motivos que precede al Código vigente, es, en primer término, un estado excepcional en el orden jurídico, producido por la falta de cumplimiento de las obligaciones contraídas por el comerciante; cuyo estado, no sólo modifica su capacidad, privándole del ejercicio de casi todos sus derechos civiles, sino que afecta de un modo más ó menos sensible á los derechos de las personas que con él han contratado, hasta verse éstas privadas de las cosas que hubieren adquirido del quebrado por título traslativo de dominio, en ciertas y determinadas circunstancias.» Bajo este aspecto las quiebras forman parte del Código de Comercio, y el título, cuyo epigrafe va al frente de estas líneas, no hace más que desenvolver y explicar estas consideraciones.

En él está lo que podemos llamar la primera parte de la legislación sobre quiebras, parte sustantiva y fundamental, base de toda ella. La segunda, adjetiva y práctica, no contiene declaraciones de derechos, sino reglas de procedimiento. En el Código antiguo aparecían las dos confundidas. Del actual se ha descartado cuanto toca á los trámites que preceden, acompañan y siguen á la declaración de quiebra, trámites en que han de intervenir los Tribunales para regular la marcha de ese orden de asuntos y asegurar los derechos de todos los interesados en cualquier declaración de éstas; lo relativo al nombramiento y funciones de los síndicos, administración de la quiebra, modo de proceder en el examen, reconocimiento y graduación de los créditos y tramitación del expediente de calificación; materias todas que son propias y exclusivas de una ley de Enjuiciamiento. «Así es, añade la indicada exposición de motivos, que el Código actual ha podido comprender, en un solo título, todas las disposiciones sobre quiebras que ocupan doce títulos en el Código vigente, á pesar de incluir también algunas especiales sobre las quiebras de las Compañías mercantiles y muy particularmente las de ferrocarriles, canales y demás obras públicas.» Las otras, las adjetivas, las de procedimiento están contenidas y desenvueltas en el título XIII del libro II de la primera parte de la ley de Enjuiciamiento civil vigente, título que es necesario recordar en muchos puntos para el examen, inteligencia y aplicación de los principios afirmados y consignados aquí.

Por último, la parte tercera de esta legislación se halla en el título XII del mismo libro de la ley de Enjuiciamiento civil, con arreglo á lo que dispone su art. 1319, en el cual se manda que lo que no esté previsto y ordenado en el Código de Comercio y en el título XIII antes referido, sobre el orden de proceder en las quiebras, se aplicará lo establecido para los concursos en el título XII, pues las disposiciones concernientes á los concursos de acreedores se consideran supletorias de la legislación de quiebras, y

como veremos muy pronto, hay en gran número de casos necesidad de apelar á ellas y de invocarlas.

En cuanto á la forma de esa legislación, esa es la novedad más importante de las que ahora se introducen. Por lo que toca al fondo, ó sea á la parte declaratoria de los derechos de la legislación de quiebras, como dice la exposición de motivos, el Código de 1885 reproduce la del Código de 1829 con importantes modificaciones que marcan notable progreso en el desarrollo de nuestro Derecho comercial, y que ya iremos señalando nosotros en cada caso.

SECCIÓN PRIMERA.

DE LA SUSPENSIÓN DE PAGOS, Y DE SUS EFECTOS.

El Diccionario de nuestro idioma dice que es quebrar «cesar uno en el comercio por falta de caudales con que satisfacer á sus acreedores, perdiendo el crédito.» La definición es exacta. Quiebra el que carece de activo con que pagar sus deudas. La cesación en el comercio es una consecuencia de la quiebra y de hallarse el que comerciaba en ese estado, y la pérdida del crédito es un fenómeno que á veces precede y siempre acompaña y sigue á la quiebra. En nuestros comentarios á la ley de Enjuiciamiento civil de 1884 (1), nosotros hemos dicho que se llama *quiebra* el estado de un comerciante que ha cesado en el pago corriente de sus obligaciones. Al hablar allí de quiebra dábamos á esta palabra el mismo alcance que el *Diccionario de la Academia*, y la cesación de pagos de que tratábamos, una cesación definitiva.

Pero no siempre se ha entendido así en nuestro Derecho comercial. Los Sres. Reus y Gómez de la Serna, comentadores del Código anterior, ajustándose á lo dispuesto en sus artículos 1004, 1014, y 1045 y á lo declarado en la sentencia del Tribunal Supremo de 30 de Marzo de 1874, entendían por quiebra la suspensión de pagos hecha por cualquier comerciante. Las diferencias que existen entre una y otra definición saltan á la vista. No es lo mismo suspender los pagos, que cesar de hacerlos; no es lo mismo declararse en quiebra, que en estado de suspensión de pagos. Son estas cosas, aunque análogas, distintas, y el legislador no debe en manera confundirlas.

El Código de 1829, sin embargo, las confundía. Su art. 1004 dice que se considera en estado de quiebra á todo comerciante que sobresee en el

(1) Tomo III, pág. 248.

pago corriente de sus obligaciones. Para juzgar, pues, quebrado á un comerciante, con arreglo á ese artículo, bastaba con que suspendiera el pago de sus obligaciones corrientes. El art. 1002, aun más expresivo y detallado, decía: «Se distinguen para los efectos legales, cinco clases de quiebras: 1ª, Suspensión de pagos; 2ª, etc.» La confusión es manifiesta. El legislador al redactar ese artículo del Código de 1829 entendió que la suspensión de pagos y la quiebra eran una misma cosa.

No ha pensado así al formular el Código de 1885. Ya hemos dicho que por lo que toca al fondo, ó sea á la parte declaratoria de derechos de la legislación de quiebras, el Código de 1885 reproduce la del Código de 1829 con importantes modificaciones: «La primera de dichas modificaciones, dice el preámbulo de la ley hoy vigente, consiste en haber reconocido de una manera clara y terminante un estado preliminar al de quiebra, que corresponde á la situación en que se encuentra el comerciante que, sin gozar de toda la plenitud de su crédito, tampoco se halla en la triste situación de cesar por completo en el pago de sus obligaciones corrientes. El reconocimiento de este estado intermedio es uno de los puntos más controvertidos del Derecho mercantil, y cuya solución trae divididos á los legisladores y á los escritores de Derecho. Porque según los juristas italianos, la quiebra consiste en la absoluta insolvencia del comerciante, esto es, cuando el pasivo excede al activo; y por lo mismo, la simple suspensión de pagos en ningún caso produce aquel estado. Según la legislación francesa, á la que sigue la nuestra, al contrario, la quiebra existe desde el momento en que el comerciante deja de pagar sus obligaciones temporal ó definitivamente, y en su virtud la suspensión de pagos produce iguales efectos que la cesación ó sobreseimiento en ellos; y según la legislación belga, debe reconocerse la existencia de un estado provisional y particular en el comerciante que suspende sus pagos, en beneficio de éste y de los mismos acreedores, cuyo estado, sin llegar á la quiebra, produce muchos de sus buenos efectos.» Esto último es lo que hace el Código vigente, y esa modificación es la desenvuelta en la Sección primera del presente Título, en los términos y de la manera que vamos á ver examinando cada uno de sus artículos.

Art. 870. El que, poseyendo bienes suficientes para cubrir todas sus deudas, prevea la imposibilidad de efectuarlo á la fecha de sus respectivos vencimientos, y el que carezca de recursos para satisfacerlas en su integridad, podrán constituirse en estado de suspensión de pagos, que declarará el Juez ó Tribunal, en vista de su manifestación.

Este artículo concuerda con el 1003 del Código antiguo, que definía la suspensión de pagos calificándola de quiebra de primera clase. «Entiéndese quebrado de primera clase, decía, el comerciante que, manifestando bienes suficientes para cubrir todas sus deudas, suspende temporalmente los pagos, y pide á sus acreedores un plazo en que pueda realizar sus créditos ó mercaderías para satisfacerles.» Los comentadores de ese Código indicaban ya la buena doctrina, hoy admitida y desenvuelta, diciendo: «No es esto en rigor una quiebra verdadera.» Y como en rigor no era eso una verdadera quiebra, dedúcese de aquí que al distinguir la ley vigente la quiebra de la suspensión de pagos, ha rendido tributo á una idea de justicia y acomodado sus preceptos á innegables razones de equidad.

Sentado este principio, ocurre preguntar cómo deberá desenvolverse en la práctica. El Código no lo dice, porque no podía decirlo, porque la parte que consagra á la declaración de quiebras es sólo declaratoria de derechos. La ley de Enjuiciamiento civil vigente tampoco lo advierte, porque los preceptos relativos al orden de proceder en las quiebras que ella contiene concuerdan con los del Código de 1829, y el Código de 1829 no admitía ese estado intermedio. ¿Dónde hemos, pues, de buscar una guía para proceder en él? Á nuestro juicio no existe otro medio que el que nos ofrece el art. 4349 de la ley de Enjuiciamiento. Hay que buscar en los preceptos que rigen el concurso de acreedores algo semejante á este estado intermedio ó anterior á la quiebra, y proceder dentro del mismo de una manera análoga á como se procede para la obtención de la quita y espera.

Por lo tanto, el comerciante que se hallare en el caso que prevé el artículo 870, dirigirá un escrito al Juzgado manifestándolo. En este escrito expondrá que aun cuando posee bienes para satisfacer todas sus deudas, calcula por la fecha en que éstas vencen que le ha de serle difícil ó imposible verificarlo, ó ya que carece de los necesarios para pagarlas íntegramente, y que en su virtud, antes de suspender pago alguno se acoge á lo establecido en la Sección primera del tit. I del libro IV del Código de Comercio, y en virtud de lo dispuesto en su art. 870, pide al Juzgado que lo declare en estado de suspensión de pagos.

El Juzgado á que ha de dirigirse la exposición es el del domicilio del comerciante, en el cual se centralizan cuantas contestaciones pueden suscitarse por este hecho, en razón á que teniendo dicho Tribunal conocimiento exacto de las operaciones practicadas, y pudiendo instruirse del conjunto de sus diversas operaciones, está en disposición de juzgar mejor que otro sobre las demandas que se entablen.

Con la exposición del comerciante que se manifiesta en estado de sus-

pensión de pagos deberá acompañarse: primero, el balance general de sus negocios; y segundo, una memoria ó relación que exprese las causas directas é inmediatas de su situación, en cuyo balance hará el comerciante la descripción valorada de todas sus pertenencias en bienes, muebles é inmuebles, efectos y géneros de comercio, créditos y derechos de cualquiera especie que sean, así como igualmente de todas sus deudas y obligaciones pendientes. Es decir, el estado verdadero de su activo y su pasivo.

La ley no ha establecido el modo como debe hacerse el balance, dejándolo al arbitrio del comerciante. En la práctica, el estado verdadero del activo y el pasivo suele comprenderse en dos estados ó relaciones diferentes, redactadas con orden y claridad. En el activo se pone con la separación conveniente, é individualizándolos, los bienes inmuebles, muebles ó semovientes. En los primeros se comprenderán las cargas á que están afectos y las servidumbres constituidas y todas las acciones que les correspondan para reivindicar sus derechos reales. En los muebles y semovientes se expresan todos los que al comerciante pertenecen con los derechos y acciones reales que le correspondan para obtenerlos y los créditos y valores de todas clases, haciendo las divisiones y subdivisiones necesarias en relación con la mayor ó menor cantidad de bienes para conseguir la mayor claridad. En el pasivo debe especificar con igual precisión los nombres de los acreedores, el importe y clase de sus créditos, las garantías que aseguran su pago, la causa de que proceden y la fecha en que se contrajeron.

También suele hacerse el balance, y aun parece más á propósito dividiéndolo en cinco estados, en que se demuestre el activo, el pasivo, las pérdidas, los beneficios y los gastos. Los que así lo hacen creen que el comerciante, al mismo tiempo que presenta con el activo y pasivo el estado verdadero de sus negocios, con los otros tres estados puede patentizar los motivos de la situación en que se halla. Son dos métodos que no se rechazan el uno al otro, ni se oponen á la claridad que es el principal objeto de este procedimiento. Cualquiera de ellos puede adoptarse; lo principal es que aparezca todo en el balance sin confusión, y de manera que pueda formarse idea exacta del estado de los negocios del comerciante.

Todas estas relaciones y documentos deberán ir firmados por el comerciante ó por quien lo represente con poder especial. El Juez, en vista de ellos y de lo que de los mismos resulte, si en efecto aparece el expone comprendido en las disposiciones del art. 870, le declarará constituido en estado de suspensión. Nosotros hubiéramos pedido al comerciante que en ese mismo escrito hiciera sus proposiciones de convenio,

asimilando completamente este procedimiento al de la quita y espera, que es en el orden puramente civil el que más concordancias tiene con él; pero el legislador no las ha tenido en cuenta, y ha perdido esta ocasión de regularizar y sistematizar esos varios preceptos.

Art. 871. También podrá el comerciante presentarse en estado de suspensión de pagos dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes al vencimiento de una obligación que no haya satisfecho.

Pasadas las cuarenta y ocho horas señaladas en el párrafo anterior sin haber hecho uso de la facultad concedida en el mismo, deberá presentarse al día siguiente en estado de quiebra ante el Juez ó Tribunal de su domicilio.

En la exposición de motivos que precede al Código vigente se explican con claridad los que ha habido para adoptar esta regla. Ya hemos visto, por lo que ordena el art. 870, que el comerciante que no pudiendo satisfacer en el acto todas sus obligaciones corrientes, cuenta, sin embargo, con recursos ó bienes suficientes para pagarlas íntegramente ó con algún descuento, goza del beneficio de suspender sus pagos hasta que sus acreedores acepten ó rechacen el convenio que puede proponerles. Para disfrutar de este beneficio es necesario que, en previsión de lo que va á sucederle, se adelante á las circunstancias, y por anticipado declare que se halla próximo á encontrarse en esa situación triste. Esto será en todo caso lo más acertado y lo más conveniente para su fama y su respetabilidad.

Pero puede ocurrir que no prevea lo que va á sucederle, que la catástrofe sobrevenga rápidamente, y que se halle, sin esperarlo, con un vencimiento á la vista que no puede satisfacer. ¿Qué hará entonces? Aquí de lo que ordena el art. 891, nuevo plazo que se le otorga. Todavía en ese supuesto tiene cuarenta y ocho horas, á partir del vencimiento de la obligación que no haya podido satisfacer, para constituirse en estado de suspensión de pagos y pedir al Juzgado que lo declare así. Dentro de esas cuarenta y ocho horas deberá elevar al Tribunal de su domicilio el escrito de que hablamos en el comentario del artículo anterior, sin más novedad que la de hacer mención del vencimiento ó vencimientos que no ha podido satisfacer, y que son causa inmediata de que se constituya en estado de suspensión de pagos.

Si el comerciante que se encuentre en el caso de este art. 871 (pá-

rafo primero) deja transcurrir cuarenta y ocho horas sin dirigir al Juzgado el escrito, constituyéndose en estado de suspensión de pagos, pierde las ventajas que con el mismo había conseguido, y debe al día siguiente presentarse en estado de quiebra, conforme á las disposiciones que más adelante señalaremos y comentaremos.

Art. 872. Hecha la declaración de suspensión de pagos, el comerciante deberá presentar á sus acreedores, dentro del plazo de diez días, una proposición de convenio, sujetándose su deliberación, votación y demás que le concierna, á lo establecido en la Sección cuarta de este título, salvo lo que en ella se expresa tocante á la calificación de la quiebra, que no será necesaria.

Presentado el escrito de que hemos hablado en los comentarios á los artículos anteriores, el Juzgado hará por medio de un auto la declaración de hallarse el comerciante exponente en estado de suspensión de pagos. Esta declaración será notificada al comerciante, y quedarán los autos sobre la mesa del Juzgado. En el término de diez días, á partir de la fecha en que fué notificada la declaración, el comerciante deberá presentar nuevo escrito al Juzgado, conteniendo las proposiciones de convenio que crea oportuno hacer á sus acreedores.

Nada hay que advertir respecto al fondo ó á la forma de estas proposiciones, que deberán estar hechas con claridad y sencillez, y fundadas en los datos que arrojen el balance, la lista de bienes y la de créditos, á fin de que sea fácil apreciar que el convenio propuesto es realizable y hacedero dentro de las condiciones generales en que se encuentra el expediente de suspensión. En cuanto al procedimiento que debe seguirse para tramitar la proposición de convenio, dice el art. 872 que se sujetará su deliberación, votación y demás que concierna á lo establecido en la Sección cuarta de este título. Esto no es bastante; pues, como es fácil advertir, leyendo los artículos que comprende dicha sección cuarta, hay gran número de pormenores que no están previstos, y que la práctica fijará á falta de precepto terminante de la ley.

Nosotros insistimos en que, llegado ese caso, debe procederse de acuerdo con lo establecido para la obtención de la quita y espera. Así juzgamos lo más racional y oportuno, que una vez presentado el escrito en que se formulan las proposiciones de convenio, el Juez mande convocar á junta de acreedores, señalando término bastante, sin que exceda de treinta días, para que puedan concurrir á ella los que residan en la Península, y el sitio, día y hora en que deba celebrarse. También deberán

ser convocados, cuando los haya, los acreedores que residan fuera de la Península, y en este caso el término antes expresado se ampliará por el tiempo que el Juez estime necesario para que puedan concurrir á la Junta. Las citaciones deberán hacerse personalmente, por medio de cédula, á los que tengan domicilio conocido. Los que no lo tengan deberán ser citados por medio de edictos.

Para que pueda celebrarse la junta se necesitará que el número de acreedores concurrentes, por sí ó por medio de apoderado, represente por lo menos las tres quintas partes del pasivo, deducido el importe de los créditos singularmente privilegiados é hipotecarios de los que se hayan abstenido de tomar parte en la junta. Así quedará ésta debidamente constituida, y procederá á discutir y votar las proposiciones de convenio. En cuanto á lo demás relativo á la aprobación del convenio, oposición que puede formularse al mismo y efecto de todo ello, véase lo ordenado en dicha Sección cuarta desde el art. 904 al 907.

Art. 873. Si la proposición de convenio fuese desechada, ó no se reuniese número bastante de votantes para su aprobación, quedará terminado el expediente, y todos los interesados en libertad para hacer uso de sus respectivos derechos.

Este artículo no necesita de comentarios ni explicaciones. Lo que ordena es bastante claro. Cuando la proposición de convenio no sea aprobada, ó cuando al votar sobre ella no la acepten los acreedores en número de la mitad más uno de los concurrentes y con representación de las tres quintas partes del pasivo, quedará terminado el expediente y en libertad los interesados de hacer lo que cada uno crea conforme á su derecho. Entonces si el comerciante de que se trata no hubiera dejado de satisfacer ningún vencimiento, podrá seguir comerciando hasta hallarse en condiciones de que se le declare quebrado; y si, como es de presumir, ha suspendido ya sus pagos ó sobreseido en ellos, pedirá que se le declare en quiebra y entrará este negocio en las condiciones y circunstancias á que se contrae lo dispuesto en la sección segunda del título presente. ®

SECCIÓN SEGUNDA.

DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LAS QUIEBRAS.

Art. 874. Se considera en estado de quiebra al comerciante que sobresee en el pago corriente de sus obligaciones. (*Art. 1001, Cód. 1829; párr 1º, art. 437, ley belga de 18 de Abril de 1851, reformando el tit. III del Código; 437, francés; 633, italiano.*)

«Reconocido por el legislador, dice, la exposición de motivos que precede al Código vigente, aquel estado intermedio entre la condición normal del comerciante que cumple con regularidad sus compromisos y la posición desgraciada del que se encuentra imposibilitado de satisfacer sus deudas, se ha reservado á esta última la denominación de quiebra, en cuyo estado se considera comprendido todo el que sobresee ó cesa definitivamente en el pago corriente de sus obligaciones.» Mientras hay manera de que éstas se cumplan en todo ó parte y siempre que su buena fe inspire al comerciante la idea de hacerlo, abierto tiene el camino para ello, pidiendo se le declare en estado de suspensión de pagos. Pero cuando su desgracia es completa é inevitable, ó cuando sus propósitos maliciosos le apartan de aquella senda reparadora, debe él declararse en quiebra, ó pueden sus acreedores pedir que se le declare para salvar en lo posible los intereses que ha comprometido.

El Código antiguo definía la quiebra casi con las mismas palabras que éste; pero ya hemos visto que tienen en uno y otro cuerpo legal distinto significado, y no hay, por lo tanto, necesidad de repetir lo que hemos dicho. Entiéndese siempre que el que quiebra sobresee de una manera definitiva en el pago de sus obligaciones, que no se limita á suspender sus pagos.

Habla el art. 874 de obligaciones, y no dice cuáles sean éstas. ¿Pueden de aquí nacer dudas? Debemos estudiarlo. El art. 1045 del Código de Comercio de 1829 explicaba y completaba el 1001: «Todo procedimiento sobre quiebra, decía, se ha de fundar por deudas contraídas en el comercio, cuyo pago se haya cesado ó suspendido, sin perjuicio de aumentarse á él las deudas que en otro concepto tenga el quebrado.» Á lo cual añadían los intérpretes y comentadores de ese Código: «Es decir, que por deudas particulares y no mercantiles del comerciante no podrá haber lugar á la quiebra, sino á concurso de acreedores, sin perjuicio de

que si después aparecen deudas por razón del comercio, pueda convertirse en quiebra.»

Ahora bien; ese art. 1045 ha desaparecido del Código actual y refiriéndose á las obligaciones de que habla el art. 874, dice la exposición de motivos:

«Cuáles deben ser éstas, no lo dice el proyecto; silencio que tiene mayor significación después de haber omitido reproducir la doctrina consignada en el Código vigente, según la cual, sólo procede la declaración de quiebra cuando la cesación de pagos recae sobre obligaciones y derechos contraídos en el comercio.

»El proyecto, al suprimir esta disposición sin sustituirla por otra, ha venido á resolver una de las cuestiones que dividen hoy á los juristas en el mismo sentido que la han resuelto naciones tan adelantadas en las prácticas mercantiles como Bélgica, y al que se inclina la moderna jurisprudencia francesa, esto es, suprimiendo toda distinción entre las obligaciones y deudas que el comerciante deja de pagar, siempre que esta suspensión ó cesación influya desfavorablemente en el crédito de que goza. *Porque no debe olvidarse que la legislación de quiebras tiene por principal objeto impedir que los comerciantes abusen del crédito, que es el alma del comercio, y que comprometan irreflexiblemente los capitales ajenos; y el comerciante que no paga al corriente sus obligaciones particulares porque carece de fondos, quebranta su crédito en el mero hecho de hacer público que no tiene recursos para cubrir las necesidades más ineludibles de la vida; lo cual acusa además un grave trastorno en la marcha de sus negocios mercantiles, que trae consigo necesariamente la imposibilidad de pagar las obligaciones procedentes de los mismos.»*

Esto es bastante explícito; pero, á pesar de ello, y para evitar dificultades que, como veremos más adelante, pueden suscitarse, nosotros habríamos añadido al art. 874, y refiriéndonos á las obligaciones que el mismo menciona, estas palabras: «de cualquiera especie que sean.» Con esto bastaba para que nunca pudieran suscitarse dudas que hoy mismo acaso se formulen, como lo prueba el comentario puesto al art. 876 por el Sr. Castilla Folcra, quien sin fijarse bastante en la estructura del Código actual, y en lo que dice la exposición de motivos que acabamos de copiar, sostiene todavía que no hay derecho para la declaración de quiebra si el comerciante se niega á satisfacer deudas civiles. Más adelante veremos otros motivos fundados de duda, que ocurrirán acerca de este punto.

Por último, merece esclarecerse la cuestión de si es posible hacer declaración de quiebra de un comerciante que muere en estado de cesación de pagos. Acerca de lo cual decían los Sres. Reus y la Serna lo que va-

mos á copiar: «No sabemos si esta cuestión se ha promovido en nuestro Derecho, pero el Tribunal de casación francés había declarado esta doctrina (la afirmativa) antes de la reforma del Código en 1838, fundado en que el estado legal de quiebra se funda en el hecho jurídico de la cesación de pagos, hecho que en nada altera la muerte del deudor. Esta misma doctrina sostienen los Sres. Huebra y Martí-Eixalá, y por cierta debe tenerse, dada la semejanza de redacción entre el art. 1004 de nuestro Código y el 437 del Código francés.

«Lo que si admiten también todos los autores, añaden aquéllos comentaristas, es que, pidase como se quiera, no podrá hacerse la declaración de quiebra hasta un año después de la muerte del quebrado.»

Art. 875. Procederá la declaración de quiebra:

1º Cuando la pida el mismo quebrado.

2º Á solicitud fundada de acreedor legítimo. (*Art. 1016, Código 1829; 442, párr. 1º, ley belga; 440, Cód. francés; 684, italiano.*)

Concuerda este artículo con el 1016 del Código anterior, el cual decía: «La declaración formal del estado de quiebra se hace por providencia judicial, á solicitud del mismo quebrado ó á instancia de acreedor legítimo, cuyo derecho proceda de obligaciones mercantiles.» Y con el 1323 de la ley de Enjuiciamiento civil, donde se lee: «La declaración formal del estado de quiebra podrá solicitarla el mismo quebrado ó cualquier acreedor legítimo cuyo derecho proceda de obligaciones mercantiles.» En el fondo, como puede verse, el art. 875 mantiene la misma doctrina de esos dos que ha sido confirmada diferentes veces por la jurisprudencia, según se observa en las sentencias del Supremo de 20 de Marzo de 1873, 3 de Marzo de 1874, 15 de Febrero de 1875 y 23 de Setiembre de 1882.

La declaración de quiebra no puede hacerse sino por virtud de uno de esos dos procedimientos que el art. 875 señala, ó á instancia del interesado, ó á petición de los acreedores legítimos del comerciante. Queda excluido el procedimiento de oficio, que no se justificaría ni aun invocando el interés que tiene la Sociedad en que se castigue á los que cometen fraudes que los constituyan en quiebra, y que su concierto clandestino con los acreedores no eluda el castigo. Creemos que son más los inconvenientes que esta investigación oficial produciría que sus ventajas. Por esto preferimos la disposición de nuestro Código á la de algún otro que establece lo contrario. Únicamente ordena nuestro Derecho el procedimiento de oficio en el caso 877, y esto sólo preventivamente y con efectos que, como se verá, son muy limitados.

Como el artículo que estamos comentando dice que procederá la declaración de quiebra, en vista de solicitud fundada de acreedor legítimo, es lícito preguntar si podrá el acreedor único de un comerciante pedir esa declaración. No creemos que este caso se presente fácilmente, ni muchas veces; pero si alguna vez se presentara, puede resolverse de acuerdo con lo que acerca de él decían, en sus comentarios al Código anterior, los señores La Serna y Reus.

He aquí cómo se expresaban:

«¿Podrá el acreedor único de un comerciante pedir que se le declare en quiebra? Nos parece que no; porque la ley habla siempre de suspensión de pagos ó cesación en el pago corriente de las obligaciones y de haberse negado generalmente al pago de las obligaciones vencidas, lo que supone que han de ser varios los créditos que haya contra el comerciante, porque toda la tramitación del procedimiento de quiebra está basada en la concurrencia de acreedores, y porque casi todo lo que en él se ordena es de ejecución imposible, si sólo se trata de un acreedor. Á estas razones hay que añadir otra que las domina todas. Cuando hay un solo acreedor, éste tiene medios más sencillos, más fáciles, más expeditos para cobrar su crédito; tales son los de la vía ejecutiva cuando el documento es de aquellos que traen aparejada ejecución, y si no lo es, la justicia rechaza que pueda servir de fundamento á una declaración de quiebra la existencia de una deuda que la ley no reputa depurada, y que tiene los caracteres de dudosa; y lo que es más, estando la presunción de derecho por el que se supone deudor, como lo está siempre, á favor del demandado.

«Hay más; en caso de duda debería estarse á lo que el Derecho común ordena para casos semejantes, y aun sin seguir la jurisprudencia anterior á la ley de Enjuiciamiento civil, y sin seguir esta ley, no puede promoverse el concurso de acreedores donde hay uno solo. ¿Y á qué conduciría el juicio universal en semejante caso? No lo podemos comprender: el embargo de los bienes en cantidad suficiente á cubrir en todo evento el crédito, el afianzamiento ó arraigo del juicio en su caso, si se litiga en juicio ordinario, valen tanto, ó por mejor decir, más para un solo acreedor, que todas las precauciones adoptadas en el concurso y en la quiebra, para asegurar en lo posible los bienes que están afectos al pago de los acreedores que se presenten. No sirve decir que en este caso un deudor malicioso podría perjudicar á su acreedor de cantidad crecida pagando deudas de poca importancia y ocultando el resto de sus bienes: con entablar el acreedor la demanda en juicio particular, impide esto y da lugar á que se provoque el universal de quiebra por la presentación de otros acreedores ignorados antes. Decimos *ignorados*, porque no debe olvidarse que el caso propuesto es el de un acreedor único.»

Art. 876. Para la declaración de quiebra á instancia de acreedor, será necesario que la solicitud se funde en título por el cual se haya despachado mandamiento de ejecución ó apremio, y que del embargo no resulten bienes libres bastantes para el pago.

También procederá la declaración de quiebra á instancia de acreedores que, aunque no hubieren obtenido mandamiento de embargo, justifiquen sus títulos de crédito y que el comerciante ha sobreseído de una manera general en el pago corriente de sus obligaciones, ó que no ha presentado su proposición de convenio, en el caso de suspensión de pagos, dentro del plazo señalado en el artículo 872.

Este artículo está inspirado en el deseo de facilitar á los acreedores del quebrado el medio de llegar cuanto antes, sin perjuicio de los derechos de aquél, al juicio universal que ha de garantizar sus intereses. Así lo explica la exposición de motivos: «Inspirándose, dice, el proyecto en este criterio, facilita los medios de obtener la declaración de quiebra. Según el Código anterior, los acreedores del comerciante insolvente, para solicitarla, necesitan acreditar, con el oportuno mandamiento de embargo, que los créditos son ejecutivos. Este requisito dificulta en gran manera el ejercicio del derecho que compete á los acreedores, dilatando, con notorio daño de los mismos, la intervención de los Tribunales en los negocios del deudor: única medida salvadora de los intereses de todos. Y el proyecto, para evitar estos inconvenientes, dispensa de aquel requisito á los acreedores, y les autoriza para solicitar la declaración de quiebra, siempre que el comerciante ha cesado de una manera general en el pago corriente de sus obligaciones, ó cuando, hallándose en estado de suspensión de pagos, no presentare las proposiciones de convenio en el término señalado.»

El sistema establecido, pues, por el art. 876 contiene una gradación ó serie de términos para llegar cuanto antes á la quiebra, sobre la cual debemos fijarnos. Bastará, en su virtud, que se verifique cualquiera de las circunstancias siguientes para que un acreedor pueda solicitar la declaración de quiebra contra su deudor y el Juez esté en el caso de otorgarla:

1º Que el acreedor haya obtenido un mandamiento de ejecución, y del embargo practicado no resultan bienes bastantes para el pago de la deuda.

Hay que tener en cuenta entonces que si el acreedor fuere único deberá no pedir la declaración de quiebra, sino que se embarguen los bie-

nes que haya ó tenga el deudor, se vendan y con su importe se le pague, hasta donde alcance, su crédito.

No basta para la declaración de quiebra, por otra parte, que el acreedor haya obtenido un mandamiento de ejecución. Si hay bienes en que trabar el embargo, lo que prueba que existen fondos para pagar las deudas, es injustificada la declaración de quiebra. Pero será preciso que esos bienes existan y que se encuentren, y se trabe el embargo en ellos sin dificultad, pues sólo en este caso debe reputarse cumplida la condición que establece el primer párrafo del artículo que comentamos.

2º Sin necesidad de que haya obtenido un mandamiento de embargo, podrá cualquier acreedor solicitar la declaración de quiebra de su deudor, con sólo presentar un título justificado de su crédito, siempre que concurren cualquiera de las dos circunstancias siguientes:

a) Que el comerciante deudor haya sobreseído de una manera general en el pago de sus obligaciones corrientes.—No basta, pues, que el deudor se haya negado á hacer un pago, por ejemplo, el que motiva la reclamación del acreedor de que se trata. Es necesario que la suspensión de pagos sea general, entendiendo nosotros por ella que, en determinado día, el comerciante se haya negado á satisfacer todos ó la mayor parte de sus vencimientos.

b) Que el comerciante deudor, habiendo solicitado y obtenido que se le declare en estado de suspensión de pagos conforme al artículo 870 y 874 de este Código, no presente dentro del término de diez días, á partir de la fecha en que le fué notificada la declaración, el escrito que debe contener las proposiciones de convenio á que se refiere el art. 872.—Esto ordena el artículo que comentamos; pero, á nuestro juicio, procederá también que un acreedor pida y obtenga la declaración de quiebra, en este último caso, siempre que la proposición de convenio fuese desechada ó quede terminado el expediente de que habla el art. 873, por no reunirse número bastante de votos para aprobarla, y en libertad los interesados para hacer el uso que estimen oportuno de sus respectivos derechos.

Art. 877. En el caso de fuga ú ocultación de un comerciante, acompañada del cerramiento de sus escritorios, almacenes ó dependencias, sin haber dejado persona que en su representación los dirija y cumpla sus obligaciones, bastará, para la declaración de quiebra á instancia de acreedor, que éste justifique su título y pruebe aquellos hechos por información que ofrezca al Juez ó Tribunal. (Inciso 2º, art. 1025, Cód. 1829; 441, francés.)

Los Jueces procederán de oficio, además, en casos de fuga notoria ó de que tuvieren noticia exacta, á la ocupación de los establecimientos del fugado, y prescribirán las medidas que exija su conservación, entre tanto que los acreedores usan de su derecho sobre la declaración de quiebra. (*Art. 1027, Cód. 1829; 449, francés; 668, italiano.*)

De este artículo hubiéramos nosotros segregado la primera parte para añadirla al anterior. En el 876 se enumeran, como ha podido verse, las condiciones y circunstancias necesarias para que pueda declararse á un comerciante en quiebra, á petición de cualquiera de sus acreedores, y el primer párrafo de este artículo no hace más que añadir un caso nuevo á los del 876, caso, por otra parte, tan claro y justificado, que no ha menester de explicaciones y comentarios, pues es indudable que, cuando un comerciante huye ó se oculta, y cierra su comercio ó le abandona, demuestra su propósito de sustraerse á graves responsabilidades contraídas y evidencia la mala situación á que ha llegado, así como su imposibilidad de satisfacer las deudas que tiene.

En este caso la declaración de quiebra, á instancia de parte, no sólo procede, sino que es justo que los Tribunales, de oficio, adopten medidas para salvar los intereses comprometidos en la quiebra. De ahí el segundo párrafo de este artículo. Pero ha de entenderse que las facultades del Juez sólo alcanzan á ocupar los almacenes, escritorios, depósitos ó comercio del fugado, y en nuestra opinión todos los bienes de cualquier especie que se le hallen, y á dictar las medidas necesarias para conservarlos. El Juez no debe ni puede declarar la quiebra si un acreedor legítimo no lo pide. En el caso—ciertamente improbable, pero posible—de que un comerciante se fugue y abandone, ó cierre su comercio y se adopten las medidas de precaución ordenadas por este artículo, si nadie se presenta solicitando la declaración de quiebra, ésta no podrá ser declarada, y en último término, los bienes que el Juzgado ocupe y mande conservar quedarán á disposición de su dueño, de sus representantes ó de sus causahabientes, con arreglo á lo que prescriban las leyes y á las circunstancias del hecho.

Art. 878. Declarada la quiebra, el quebrado quedará inhabilitado para la administración de sus bienes. (*Art. 1035, Cód. 1829; 5º, Cód. alemán de las quiebras de 10 de Febrero de 1877; 444, ley belga; 442, Cód. francés; 669, párr. 1º, italiano.*)

Todos sus actos de dominio y administración posteriores á la época á que se retrotraigan los efectos de la quiebra, serán nulos. (*Art. 1036, Cód. 1829; 8º, Cód. alemán de las quiebras; 445, ley belga; 445, Cód. francés.*)

Este artículo reproduce sustancialmente lo dispuesto por los 4035 y 4036 del Código antiguo y lo declarado por el Tribunal Supremo en diferentes sentencias, entre otras las de 3 de Mayo de 1874 y 18 de Febrero de 1884. Sus términos, además, son bastante precisos y evitarán dudas que, según los comentaristas, podían surgir en la aplicación de los preceptos de la ley anterior.

Desde luego la época, á partir de la cual queda el quebrado inhabilitado para la administración de sus bienes, está bien fijada. Esta época no empieza, ni el día en que el comerciante suspendió sus pagos, ni aquel en que se constituyó en estado de quiebra, ni aquel tampoco en que uno ó varios de sus acreedores pidieron que se le declarase así. Empieza desde el momento en que ha sido declarada la quiebra, y como esta declaración no pueden hacerla más que los Tribunales, ni surtir efectos sino desde que ha sido notificada, debe entenderse que sólo la notificación hecha al quebrado de que se le declaró judicialmente en quiebra, lo inhabilita para la administración de los bienes que posee. En caso de fuga, bastará la notificación por cédula hecha á sus dependientes, familia ó vecinos. Hasta ese momento puede administrarlos. Desde entonces le está prohibido. Pero si hasta ese momento los administra, debe cuidar con esmero y prudencia de cuanto hace en los días próximos á su quiebra, cuando suspende sus pagos, etc., para no realizar acto alguno que entrañe vicio de nulidad ó que pueda agravar su situación con las sospechas ó la certidumbre de un fraude.

Los bienes para cuya administración queda inhabilitado el comerciante que quiebra son los suyos propios. Si como marido, padre ó tutor, ó bajo cualquier concepto distinto, está administrando otros que no le pertenecen, podrá seguir haciéndolo, pues no hay que olvidar que la declaración de quiebra no es la interdicción civil, ni pierde por ella el comerciante otros derechos y facultades que aquellos que, de una manera taxativa, determina el Código vigente. A este propósito, decían los Sres. Reus y La Serna comentando el art. 4035 del Código antiguo:

«¿Y quedará también privado de la administración de los bienes que heredase ó adquiriese por cualquier otro título después de declarado en quiebra? Las palabras y el espíritu del artículo contestan afirmativamente, puesto que según el, desde que es declarado en quiebra, queda separa-

do de la administración de *todos sus bienes*. No por esto quedarán perjudicados los acreedores del finado, porque, como no es herencia más que lo que queda líquido después de deducir deudas y cargas, no entrará en la quiebra más que esto para los acreedores del que quebró.

»Lo que sí debe advertirse es que esta prohibición no impide al quebrado utilizar sus facultades personales en cualquier industria para atender á sus necesidades. Esto se explica por la diferencia entre esta inhabilitación y la interdicción civil, pues el quebrado sigue administrando el peculio de sus hijos y los bienes de su mujer, una vez hecha la separación correspondiente.»

Sin embargo de lo cual, si en cualquier industria ó manejo á que se consagre obtiene ganancias y productos, tampoco podrá administrar éstos ni hacerlos suyos, porque pertenecen á la quiebra y deben destinarse á pagar á sus acreedores. Salvo en esto, nos hallamos, respecto á lo demás, completamente de acuerdo con lo que dicen los Sres. La Serna y Reus en las líneas arriba copiadas.

Todos los actos de dominio y administración posteriores á la época á que se retrotraigan los efectos de la quiebra, serán nulos. El fundamento de esta disposición es también obvio y lógico. Ya la justificamos en nuestros comentarios á la ley de Enjuiciamiento civil vigente. Decíamos allí, que «retroacción es el acto de fingirse que una cosa comenzó en tiempo anterior á aquel en que se hizo, para ciertos efectos del Derecho. Esta acepción, añadimos, tiene para los de la quiebra la retroacción de que aquí trata la ley.

»Justas consideraciones, seguimos diciendo, sobre los fraudes de que comunmente se hacen culpables los quebrados favoreciendo á algunos acreedores con perjuicio de otros, por medio de hechos cuya injusticia no es fácil probar, establecen presunciones legales de nulidad deducidas del mero hecho de haber penado ciertos actos en un tiempo próximo á la declaración de quiebra con independencia de la prueba directa del fraude.

»Ya hemos visto que el estado de quiebra hace al comerciante incapaz de ejercer ciertas funciones políticas y comerciales, que sus bienes desde el instante en que cesa en el pago de sus obligaciones deben aplicarse á sus acreedores, y que no ofreciendo ya seguridad á éstos, sus deudas se hacen exigibles, y el mandato dado ó recibido por el quebrado no tiene efecto alguno.

»Según la sentencia del Tribunal Supremo de 2 de Julio de 1874, es indispensable entender y referir las palabras *declaración de quiebra*, que se leen en el art. 4038 del Código de Comercio como equivalentes y extensivas á la retroacción de la misma, sin lo cual estarían en abierta contradicción y serían inconciliables las disposiciones generales y fundamen-

tales de que queda hecha mención con las especiales á que se refiere dicho artículo, y que los efectos de la declaración de quiebra no pueden extenderse á actos y contratos que tuvieron lugar con mucha anterioridad á dicha declaración.

»El fundamento de la retroacción de la quiebra, dice el Sr. La Serna, es la facilidad que tienen algunos comerciantes en los momentos en que están próximos á quebrar para entrar en contratos ruinosos, á cuyo favor esperan conjurar su situación apurada, y que suele precipitar la mala fe con que otros se preparan para las quiebras simulando negocios, suponiendo créditos ilegítimos y dando el carácter de privilegiados á acreedores que no lo son en realidad, y todo en perjuicio de los que tienen créditos legítimos. Pero la conveniencia de esta retroacción es, sin embargo, problemática por lo menos; porque si ha llegado á traslucirse la verdadera posición del comerciante que está próximo á quebrar, aleja á los prestamistas que le pudieran sacar de su situación angustiosa con beneficio de ellos mismos, del comerciante y los acreedores, que tal vez por este medio y sin necesidad de la quiebra pudieran verse reintegrados; porque perjudica á acreedores legítimos que ignoraban el estado de los negocios de la persona á quien proporcionan recursos y que para ellos tenía buen crédito mercantil, pues que no había suspendido sus pagos, y porque introduce desconfianzas y alarma en el comercio. Así que las leyes mercantiles de las demás naciones de Europa y la opinión de los juriscónsultos no están conformes ni acerca de la retroacción ni de los casos en que deba decretarse. Sin embargo de lo cual el proyecto de Código lo admite.»

Esta es la doctrina en que se funda la teoría de la retroacción de las quiebras, desenvuelta en nuestra ley de Enjuiciamiento civil, y á la que el Código mercantil alude en el artículo que estamos comentando. Para examinar en cada caso cómo ha de aplicarse esa teoría, consúltese la Sección tercera del tit. XIII del libro segundo de la ley de Enjuiciamiento civil. Allí, desde el art. 1366 al 1378, se hallará todo lo relativo á la retroacción de la quiebra y sus efectos. Lo que allí se dice, completa lo dispuesto en la segunda parte del art. 878 de que ahora nos ocupamos.

Art. 879. Las cantidades que el quebrado hubiere satisfecho en dinero, efectos ó valores de crédito, en los quince días precedentes á la declaración de quiebra, por deudas y obligaciones directas cuyo vencimiento fuere posterior á ésta, se devolverán á la masa por quienes las percibieron. (*Art. 1038, Cód. 1829; 23, Cód.*

digo alemán de las quiebras; 445, ley belga; 446, Cód. francés.)

El descuento de sus propios efectos, hecho por el comerciante dentro del mismo plazo, se considerará como pago anticipado.

Aunque hay autores que dicen que lo dispuesto en este artículo es uno de los aspectos de la retroacción de la quiebra, nosotros opinamos que en lo que aquí se ordena no hay de ninguna manera retroacción. Los pagos anticipados á que el mismo se refiere, hechos directamente ó bajo la forma indirecta de descuentos de efectos, son pagos viciados, porque perjudican el legítimo derecho de los acreedores y porque se prestan á convenios fraudulentos entre el comerciante que los hace y los que los perciben, para distraer cantidades de los fondos del que va á quebrar y darles un empleo distinto del que deben tener.

El art. 1038 del Código de Comercio anterior, establecía lo mismo que ordena el 879 en su primer párrafo. Los Sres. Reus y La Serna comentaron ese artículo en términos análogos á los que nosotros acabamos de emplear. En el pago anticipado, decían, va envuelta la sospecha de un fraude, con el que el dendor se ha propuesto hacer á un acreedor de mejor condición que los otros. «La ley, añadan, da á esta sospecha el carácter de presunción *juris et de jure*, que no admite prueba en contrario; es decir, que en el hecho de haberse verificado el pago en los quince días precedentes á la declaración de quiebra y de estar justificado este hecho, se devuelve lo percibido á la masa, sin que pueda admitirse alegación ó prueba de haberse pagado de buena fe.»

Los Sres. La Serna y Reus planteaban después de esto una cuestión importante, preguntando: «¿Debe considerarse como pago anticipado el descuento de sus propios efectos, hecho por el comerciante en los quince días antes de la declaración de quiebra?» Hay tratadistas que han resuelto esa cuestión negativamente, fundándose en que el descuento es un acto de comercio ordinario que no debía reputarse comprendido en la prohibición del art. 1038. Otros opinaban por contestar aquella pregunta afirmativamente; porque no hallándose obligado el comerciante á extinguir la deuda, que es lo que hace con el descuento, al verificarlo eludía la prohibición de aquel precepto del Código. De todas maneras, era conveniente resolver este litigio, y eso es lo que ha hecho el legislador en el Código nuevo, añadiendo al precepto del art. 1038, contenido en el primer párrafo del 879, la disposición que forma el segundo párrafo de este último, con arreglo á la cual el descuento de sus propios efectos, hecho por el comerciante en los quince días que preceden á la declaración de quiebra, se considerará como pago anticipado y obligará al acreedor á devolverlo á la masa común para los efectos que procedan.

Art. 880. Se reputarán fraudulentos y serán ineficaces respecto á los acreedores del quebrado los contratos celebrados por éste en los treinta días precedentes á su quiebra, si pertenecen á alguna de las clases siguientes:

- 1^a Transmisiones de bienes inmuebles hechas á título gratuito.
- 2^a Constituciones dotales hechas de bienes privativos suyos á sus hijas.
- 3^a Concesiones y trasposos de bienes inmuebles en pago de deudas no vencidas al tiempo de declararse la quiebra.
- 4^a Hipotecas convencionales sobre obligaciones de fecha anterior que no tuvieren esta calidad, ó por préstamos de dinero ó mercaderías cuya entrega no se verificase de presente al tiempo de otorgarse la obligación ante el notario y testigos que intervinieran en ella.
- 5^a Las donaciones entre vivos, que no tengan conocidamente el carácter de remuneratorias, otorgadas después del balance anterior á la quiebra, si de éste resultare un pasivo superior al activo del quebrado. (*Arts. 1039 y 1040, Cód. 1829; 23 y 25, Cód. alemán de las quiebras; 445, ley belga; 443 y 444, Cód. francés; 707, italiano.*)

Este artículo es copia, casi literal, de los 1039 y 1040 del Código antiguo. Los contratos á que se refiere, se reputarán fraudulentos y quedarán ineficaces respecto á los acreedores del quebrado sin necesidad de litigio, prueba ó procedimiento especial, y sólo por el hecho de haber sido declarado en quiebra el comerciante que los otorgó.

Ocupan el primer lugar entre los contratos que el art. 880 hace objeto de esa disposición terminante, las transmisiones de bienes inmuebles hechas á título gratuito, porque es indudable que tales transmisiones, verificadas en los días inmediatos á la quiebra, encierran el propósito de que el comerciante salve y libre de las consecuencias de la catástrofe que le amenaza los bienes que posee, poniéndolos, como vulgarmente se dice, á nombre ó en cabeza de otros. Las enajenaciones de bienes muebles no se rigen por este principio. Esas enajenaciones podrán, con arreglo al art. 882, revocarse á instancia de los acreedores, si llegare á probarse en ellas cualquiera especie de simulación ó suposición hecha en fraude de los mismos.

La razón de la diferencia establecida entre los bienes muebles y los inmuebles, es la de que, al paso que la ley previene que la enajenación de éstos es siempre fraudulenta, atendidas las circunstancias del comerciante, reputa que no lo es la de los muebles de que diariamente es necesario disponer en las transacciones de la vida, y frecuentemente para pagar servicios cortos que no deben quedar sin inmediata recompensa. Esto no obstante, si la enajenación fué gratuita y hecha en un plazo próximo á la quiebra, cuando el comerciante podía presumir que su catástrofe era inminente; y si el objeto mueble enajenado ó cedido por su valor cuantioso, por su naturaleza, por los antecedentes de su adquisición, indujera á presumir el fraude, esa enajenación debe anularse. Por eso la ley, previosa, ha sometido estas circunstancias á la prueba que se practique, y ha abierto á los acreedores el camino de demostrar que tales contratos son fraudulentos. Por eso las enajenaciones de inmuebles están comprendidas en el art. 880, y la de los muebles lo están en el art. 882.

La segunda clase de contratos á que el art. 880 se refiere son las constituciones dotales hechas por los comerciantes á favor de sus hijas, según dice el Código vigente, ó de sus hijos según, decía el de 1829. Sobre la inteligencia de la frase *constituciones dotales* opinaban los Sres. Reus y La Serna que se comprenden en ella, no sólo los bienes dados por el padre en *dote* á la hija, sino también los que recibe el hijo en *donación propter nuptias*. «El fundamento de la ley, decían, alcanza á éstos como á aquéllos. Así también se infiere de las palabras con que está redactada, porque á haber querido significar la dote, se hubiera limitado á decir *las dotes* y hubiera hablado de *hijas* y no de *hijos*. Esta última palabra, que comprende á los hijos y á las hijas, se puso sin duda de propósito para que, unida á la de constituciones dotales, diera el sentido que el legislador quería. Pero podrá preguntarse: ¿por qué en lugar de *constituciones dotales* no se puso *dotes* y *donaciones propter nuptias*? La redacción del artículo está bien justificada con sólo tener en cuenta las diferentes denominaciones que en los fueros provinciales se da á los bienes que llevan los maridos al matrimonio, recibidos de sus padres. Reasumiendo, nos parece que la ley ha querido comprender aquí los bienes propios que los padres dan á los hijos y las hijas para sostener las cargas del matrimonio que contraen.»

Aunque la ley actual emplea la palabra *hijas* y no la de *hijos*, nosotros creemos que la doctrina transcrita está en vigor y que debe entenderse el núm. 2º del art. 880, como aparece explicado en las anteriores líneas, porque basta para ello que la ley siga empleando la frase *constituciones dotales*, que tiene toda la extensión que la han dado los Sres. Reus y La Serna, y porque no hay motivo justo para distinguir en punto á consti-

tuciones dotales cualquiera que sea el sexo del hijo favorecido, cuando se trata de librar los derechos y los intereses de los acreedores de manejos fraudulentos. De todas suertes, habría sido mejor que el Código actual empleara la palabra *hijos*, en vez de la de *hijas*, en el número segundo del art. 880, como se empleaba en el 2º del 1039.

Ese mismo artículo exigía que las constituciones dotales á que dicho número se refiere hubiesen sido hechas de bienes *proprios* del comerciante, y también sobre la extensión de la frase *bienes propios* han discurrido los comentaristas. «¿Se reputarán—preguntaban los Sres. Reus y La Serna—como propios del quebrado los bienes que no siendo exclusivamente suyos, ni de su cónyuge, correspondan á la sociedad legal de gananciales? No es de presumir que ocurra con frecuencia este caso, porque como las ganancias que corresponden á la sociedad conyugal están ante todo afectas á las cargas durante el matrimonio contraídas, es de creer, por regla general, que no las habrá en los treinta días anteriores á la quiebra, porque ésta casi siempre se ve venir, si bien algunas veces por casos imprevistos sorprende al comerciante cuando creía sólidamente establecido su comercio. Pero si llega á presentarse el caso, no dudamos decir que debe considerarse la donación hecha de gananciales del mismo modo que si se hubiera hecho con bienes propios del quebrado. Para esto nos fundamos: 1º, en que no hay en rigor gananciales hasta que así resulta después de disuelta la sociedad conyugal; 2º, en que el marido, como jefe de la sociedad legal, es administrador de sus bienes y que en ello obra como si fueran propios sin que intervenga su mujer, que nada puede adquirir para sí constante el matrimonio; 3º, en que mientras hay deudas contraídas durante el matrimonio, no existen gananciales; 4º, que á no ser así, se facilitarían fraudes, que en su previsión quiso la ley evitar.»

En este punto la ley ha introducido una innovación importante. El art. 880 no exige sólo que esas constituciones dotales hayan sido hechas de bienes propios del quebrado, sino que pide que lo hayan sido de bienes privativos suyos, con lo cual quedan exceptuados los gananciales, que si son bienes propios del marido, no pueden llamarse bienes privativos de éste, por la parte que en ellos tiene la mujer, y porque más adecuada y exactamente deben llamarse bienes de la sociedad conyugal. Si la constitución dotal de que se trate estuviere hecha con gananciales, no procede aplicarle el art. 880 sino el art. 881, en cuyo segundo número, como puede verse, están comprendidas. En este punto el Código actual ha modificado lo dispuesto por el Código anterior.

Las concesiones—cesiones—decía la ley de 1829—y traspasos de bienes inmuebles hechas en pago de deudas no vencidas al tiempo de declararse el comerciante en quiebra, ocupan el tercer lugar entre los contra-

tos enumerados por el art. 880. Y es lógico que estas concesiones y tras pasos, cuando se verificaron en los treinta días anteriores é inmediatos á la quiebra, se reputen fraudulentos y sean ineficaces de pleno derecho por los mismos motivos porque lo son los pagos que el quebrado practicó en los quince días precedentes á la declaración de quiebra, de deudas y obligaciones directas cuyo vencimiento fué posterior á ésta y en virtud de las consideraciones que expusimos al comentar el art. 879, á cuyo comentario remitimos ahora á nuestros lectores.

El cuarto lugar entre los contratos que estamos enumerando lo da la ley, de acuerdo con lo dispuesto en el Código anterior á las hipotecas convencionales sobre obligaciones de fecha anterior que no tuvieren esta calidad, ó por préstamos de dinero ó mercaderías cuya entrega no se verificase de presente al tiempo de otorgarse la obligación ante el Notario y testigos que intervinieran en ella. Debe señalarse y fijarse bien que la ley habla aquí de hipotecas convencionales y no de otras, para que no se crea que están comprendidas ni las hipotecas legales, esto es, las que se constituyen por el ministerio de la ley, ni las anotaciones preventivas que se decreten por providencia de los Tribunales y Jueces para garantizar determinadas obligaciones. Lo que aquí se dice de la constitución de la hipoteca, en opinión de los tratadistas, debe entenderse también de su aumento ó ampliación á bienes que antes no estaban afectos á ellas.

Por último, cierra esta enumeración de contratos el art. 880 con las donaciones entre vivos, que no tengan conocidamente el carácter de remuneratorias, otorgadas después del balance anterior á la quiebra, si de éste resultare un pasivo superior al activo del quebrado. Estas donaciones ¿han de haber sido hechas en los treinta días precedentes á la declaración de quiebra? El legislador debe haber querido establecerlo así al comprender esta clase de contratos entre los que menciona el art. 880; pero de los mismos términos en que está redactado su núm. 5º parece desprenderse que bastará, para que sean ineficaces esas donaciones, con que se hayan otorgado después del último balance anterior á la quiebra, si en este último balance el pasivo era superior el activo. De aquí pueden resultar en algún caso dudas fundadas que la jurisprudencia resolverá en el sentido general del art. 880.

Art. 881. Podrán anularse á instancia de los acreedores, mediante la prueba de haber el quebrado procedido con ánimo de defraudarlos en sus derechos:

1º Las enajenaciones á título oneroso de bienes raíces, hechas en el mes precedente á la declaración de la quiebra.

2º Las constituciones dotales, hechas en igual tiempo, de bienes de la sociedad conyugal en favor de las hijas, ó cualquiera otra transmisión de los mismos bienes á título gratuito.

3º Las constituciones dotales ó reconocimientos de capitales, hechos por un cónyuge comerciante á favor del otro cónyuge en los seis meses precedentes á la quiebra, siempre que no sean bienes inmuebles del abolengo de éste, ó adquiridos ó poseídos de antemano por el cónyuge en cuyo favor se hubiere hecho el reconocimiento de dote ó capital.

4º Toda confesión de recibo de dinero ó de efectos á título de préstamo, que, hecha seis meses antes de la quiebra en escritura pública, no se acredite por la fe de entrega de Notario, ó si, habiéndose hecho en documento privado, no constare uniformemente de los libros de los contratantes.

5º Todos los contratos, obligaciones y operaciones mercantiles del quebrado que no sean anteriores en diez días, á lo menos, á la declaración de quiebra. (*Art. 1041, Cód. 1829; 24, Cód. alemán de las quiebras; 446 y 448, ley belga; 444, Cód. francés; 709, italiano.*)

Este artículo concuerda con el 1044 del Código derogado. Los contratos que en él se enumeran no son, como los mencionados en el 880, nullos de pleno derecho. Contra aquéllos existe una presunción *juris et de jure*. Estos últimos son sólo sospechosos de fraude; pero los acreedores deben probar que esa sospecha tiene fundamento para que se anulen ó deroguen. Los acreedores, pues, deben demandar su nulidad, y después de seguido el juicio declarativo correspondiente subsistirán ó quedarán derogados.

Desde luego forman parte de aquellos que deban someterse á este procedimiento las enajenaciones á título oneroso de bienes raíces, hechas en el mes precedente á la declaración de la quiebra, porque la circunstancia de ser hechas estas enajenaciones á título oneroso da lugar á la presunción *juris tantum* de que no se han hecho con fraude; pero esta presunción, como todas las de su especie, cede ante la prueba en que se patentiza no sólo el perjuicio que con la enajenación quiso causarse á los acreedores, sino que fué este el motivo de la enajenación y no el supuesto que se invocó con ánimo é intención de defraudarlos.

En segundo lugar podrán también anularse á instancia de los acreedores, mediante la prueba de haber el quebrado procedido con ánimo de defraudarlos en sus derechos, las constituciones dotales hechas en el mes precedente á la declaración de la quiebra, de bienes de la sociedad conyugal en favor de las hijas—¿y por qué no de los hijos?—ó cualquiera otra transmisión de los mismos bienes á título gratuito. De esta disposición hemos hablado en nuestro comentario al número segundo del artículo anterior. Nada tenemos que añadir á lo allí dicho.

El núm. 2º del art. 1041 del Código anterior, con el que concuerda el 3º del 881 del Código civil vigente, declaraba que podrían anularse á instancia de los acreedores «las constituciones dotales ó reconocimientos de capitales hechos por un cónyuge comerciante en favor del otro cónyuge en los seis meses precedentes á la quiebra, sobre bienes que no fueren inmuebles de abolengo, ó los hubiere adquirido y poseído de antemano el cónyuge en cuyo favor se haga el reconocimiento, de dote ó capital.»

Comentando esta disposición, decían los Sres. Reus y La Serna que en él se derogaba el Derecho común, según el cual, la confesión de la dote ó capital á favor del cónyuge no perjudica á los acreedores, y lo que es más, ni á los herederos forzosos, á no ser que se pruebe por otros medios la entrega ó pertenencia de lo que dice el instrumento en que se reconocen. «¿Cuál puede ser, añadían, la razón que hubo para hacer esta innovación, cuando parecía que debía propenderse en el Derecho mercantil más bien á dificultar que á favorecer estos reconocimientos, tan ocasionados á fraudes? No lo comprendemos.»

Á pesar de esta crítica tan fundada, que el legislador no ha tenido en cuenta, viene el Código vigente reproduciendo ese precepto, porque el núm. 3º del art. 881 no es más que una copia del 2º del art. 1041. Lo cual, por injustificado, obliga al Sr. Moya y Jiménez, uno de los comentaristas del Código actual, á declarar que es raro que el legislador haya comprendido en el nuevo Código esta disposición, condenada desde hace tiempo y cuya razón de ser no alcanzamos. «El Código de Comercio, añade, es una excepción del civil, no por capricho, sino por la propia naturaleza de las cosas á que se refiere, y en el caso de este número es una excepción del Derecho común que sólo puede favorecer el engaño. La ley 19, tit. 9º, Partida 6ª, manda que la confesión de dote, cuya entrega no se justifique por los medios ordinarios de prueba, aunque sea jurada, no valga en perjuicio de acreedores ni de las legítimas de los herederos forzosos. El marido mismo en esta clase de dotes puede oponer la excepción de *dotis non numerata*, para librarse de entregar por vía de restitución lo que no ha recibido. Tal es la opinión de Gregorio López, glosan-

do la ley 9ª, tit. 4º, parte 5ª, por analogía con la excepción *non numerata pecunia*, y así lo estima también Antonio Gómez en la ley 53 de Toro, núm. 52. tomando como fundamento el Derecho romano en la ley *De dote cauta non numerata*, en la *Novela* 100 y en la auténtica *Quod locum habet*. Resulta, pues, que el acreedor mercantil, que es siempre privilegiado y cuyos créditos tienen el amparo de una legislación especial, aparece en este caso de peor condición que un acreedor ordinario dentro de los *moldes estrechos* de la ley civil, y por tanto, que el acreedor mercantil puede ser *legítimamente* perjudicado en las mismas circunstancias en que no podría serlo, sin infracción de la ley, el acreedor ordinario. La excepción no puede ser más original é injustificada.» Por inadvertencia, seguramente, se ha incluido este precepto entre los del Código reformado. No podemos suponer que se deba á otra causa su inserción. De todas maneras, será preciso tenerlo en cuenta para modificarlo el día en que la nueva obra se revise y enmiende. pues ese precepto no puede subsistir.

El núm. 4º del art. 881 incluye entre los contratos de que nos venimos ocupando toda confesión de recibo de dinero ó de efectos á título de préstamo, que, hecha seis meses antes de la quiebra en escritura pública, no se acredite por la fe de entrega de Notario, ó si habiéndose hecho en documento privado, no constare uniformemente de los libros de los contratantes. Este número es copia del 3º del art. 1041. Acerca de lo que dice, é inspirándose en el criterio benigno de la ley, ha establecido el Tribunal Supremo, en sentencia de 7 de Diciembre de 1866, la siguiente doctrina: «Para que pueda anularse la confesión de recibo de dinero á título de préstamo, hecha en escritura pública seis meses antes de la quiebra del deudor, sin la fe de entrega del Escribano, es necesario justificar que se hizo en fraude de acreedores.»

Por último, están comprendidos en la disposición del art. 881 todos los contratos, obligaciones y operaciones mercantiles del quebrado que no sean anteriores, en diez días á lo menos, á la declaración de quiebra.

Art. 882. Podrá revocarse á instancia de los acreedores toda donación ó contrato celebrado en los dos años anteriores á la quiebra, si llegare á probarse cualquiera especie de suposición ó simulación hecha en fraude de aquéllos. (*Art. 1042, Cód. 1829; 25, Código alemán de las quiebras; 447, Cód. francés; 708, italiano.*)

El art. 1042 del Código antiguo decía: «Todo contrato hecho por el quebrado en los cuatro años anteriores á la quiebra, en que se pruebe cualquiera especie de suposición ó simulación hecha en fraude de sus

acreedores, se podrá revocar á instancia de éstos.» La exposición de motivos que precede al Código actual declara que, atendidos los inconvenientes que origina la facultad de rescindir ó anular los contratos que de buena fe han celebrado terceras personas con el quebrado, en los cuatro años anteriores á la declaración de quiebra, y no siendo justo mantener por tan largo tiempo lo que constituye una derogación de los principios que protegen el derecho de contratación, debe limitarse aquella facultad á los contratos celebrados por el quebrado en los dos años anteriores á la declaración de la quiebra. Y en efecto, á virtud de estas razones, el Código actual contiene esa modificación, y se ha redactado el art. 882 en los términos que indica la exposición de motivos.

No hay para qué advertir que los contratos á que este artículo se refiere son lo mismo los civiles que los mercantiles, y que las demandas de nulidad ó de revocación de los contratos hechos por el quebrado en fraude de los acreedores—entre los cuales están los que menciona el artículo que comentamos,—se sustanciarán en el juicio declarativo que corresponde á su cuantía y en el Juzgado á que compete su conocimiento. Así lo dispone el art. 1377 de la ley de Enjuiciamiento civil.

Art. 883. En virtud de la declaración de quiebra, se tendrán por vencidas á la fecha de la misma las deudas pendientes del quebrado.

Si el pago se verificase antes del tiempo prefijado en la obligación, se hará con el descuento correspondiente. (*Art. 1043, Código 1829; 450, párrs. 1º y 3º, ley belga; 448, Cód. francés; 701, italiano.*)

El art. 1043 del Código antiguo disponía lo mismo que éste. Los señores Reus y La Serna explicaron esa disposición en un largo comentario, que hacemos nuestro, y que vamos á reproducir.

He aquí lo que decían:

«De necesidad y de justicia es este vencimiento extraordinario de los plazos en las quiebras, porque si se dejara á los vencimientos convenidos, no habría entonces posibilidad de pagar, y todo plazo lleva implícita la condición de la solvencia del deudor, que es lo que tiene presente el acreedor al otorgarlo. Consecuencia de esto es, que inmediatamente que es declarado alguno en quiebra, cesando ó poniéndose por lo menos en duda su estado de solvencia, cese el plazo para faltar la condición implícita con que se había otorgado. De este modo el acreedor á plazo queda igualado á los demás de su clase, y percibirá como ellos en el lugar y

en el orden que corresponda. Este vencimiento debe entenderse del mismo modo de las deudas civiles que de las mercantiles: la generalidad con que está redactada la ley, lo absoluto de las palabras *todas las deudas pendientes del quebrado*, y el no haber ningún motivo para diferenciar unas de otras deudas, no da lugar á dudas acerca de este punto.

»Mas, á pesar de la claridad con que está redactada la ley, se presentan en su aplicación casos que es conveniente que examinemos con brevedad por las dudas que en la práctica ofrecen. Lo haremos con separación:

1ª ¿Es aplicable á las obligaciones condicionales el vencimiento prematuro que la ley establece para las que lo son á plazo? Con sólo considerar la gran diferencia que hay entre las obligaciones á plazo y las condicionales, quedará resuelta la cuestión. Las obligaciones á plazo son verdaderas obligaciones desde que se contraen: en el mismo momento hay un obligado á dar ó hacer, el cual tiene sólo una dilación, un respiro para el cumplimiento de la obligación: y para valernos de las expresivas frases de los jurisconsultos, en ella *ha cedido el día*, es decir, *se ha empezado á deber*; por el contrario, la obligación condicional no es verdadera obligación mientras no se cumple la condición. Hasta entonces no hay ningún obligado, porque del mismo modo que puede acontecer el hecho incierto de que pende, puede dejar también de suceder. En ella, *ni ha cedido, ni ha venido el día*; es decir, ni se ha empezado á deber, ni hay derecho para pedir. Con sólo estas observaciones, basta para que se conozca que lo que de las obligaciones á plazo se dice, no puede extenderse sin temeridad á las condicionales. Pero no por esto debe abandonarse esta clase de obligaciones, porque puede realizarse la condición, y no sería justo que á la sombra de sutilezas se quisiera eludir su cumplimiento, cosa tanto más injusta cuanto que la masa de acreedores no dejará de aprovecharse de los créditos condicionales si la condición se cumple. Para esto en el mismo Código encontramos una razón de congruencia que nos parece aceptable en la cuestión presente. La ley ordena que las cantidades que puedan corresponder á los créditos litigiosos se incluyan en la distribución y se depositen hasta la decisión del pleito que cause ejecutoria; esto se funda en que tales créditos son inciertos, condicionales si se quiere para la masa; aplíquese, pues, la razón de la ley á las obligaciones que realmente son condicionales, y queda resuelta la dificultad.

2ª ¿Deberán protestarse las letras contra el quebrado? ¿Quedarán perjudicadas si no se protestan? Considerando que el protesto es un requisito esencial para que el tenedor de una letra conserve sus acciones, creemos que es indispensable que se cumpla; pues aunque se sepa de un modo positivo y oficial que el librado no puede pagar la letra bajo nin-

gún concepto, por estar privado de la administración de sus bienes, sin embargo, la ley ha dicho que ningún otro documento puede suplir la omisión del protesto, y como las letras de cambio sólo tienen tanta validez en el comercio en cuanto se llenan todos los requisitos que la ley prescribe, de aquí la necesidad de que el tenedor no omita esta formalidad si quiere conservar íntegras sus acciones.

»3ª Con la quiebra quedan vencidos todos los créditos contra el quebrado, y, por consiguiente, quedan vencidas también las letras. Ahora bien: los protestos por falta de pago deben precisamente sacarse al día siguiente de su vencimiento; ¿quedarán perjudicados si no se protestan al día siguiente de la declaración de la quiebra? En nuestro concepto, no. El tenedor de una letra sabe que tiene que cumplir ciertos deberes para conservar íntegras sus acciones, y conociendo por la letra el día del vencimiento, si no la presenta y protesta, sufrirá las consecuencias de su omisión ó descuido; pero el tenedor de una letra pagadera al día último del mes no puede nunca quedar responsable porque el pagador haya quebrado el día 15, sin noticia ninguna de aquél, que tal vez vivía en un pueblo muy distante; por lo tanto, no habiendo descuido por su parte, tampoco puede incurrir en pena ó responsabilidad. En efecto, la ley permite que se proteste la letra por falta de pago antes del vencimiento, si el pagador se constituye en quiebra. Luego la obligación del tenedor es protestar la letra al vencimiento fijado en la misma, aunque podrá hacerlo antes en caso de quiebra. Como se ve, aquella disposición es permisiva y no preceptiva; y por esto y por las razones antes indicadas, creemos que podrá, pero que no es indispensable.

»4ª ¿Y qué sucederá cuando la quiebra haya sido declarada corriendo el término para la aceptación? Opinamos que la aceptación, sobre nula, es ya ineficaz, porque este acto por parte del librado supone la aceptación de una obligación y contrato, y como el quebrado queda inhábil para celebrarlos, de aquí que el tenedor de la letra quede también dispensado de esta formalidad, mayormente cuando la ley declara vencido el plazo para el pago. Sin embargo, la ley no dispensa el protesto por falta de aceptación, ni aun en caso de quiebra; por manera que para no faltar á la ley, convendrá siempre protestarla, primero por falta de aceptación y luego por falta de pago al vencimiento, ó antes según permite la ley.

»5ª Cuando fueren varios acreedores solidarios y uno de ellos quebrase, ¿se entenderá, en la obligación á plazo, vencido el término para todos ó sólo para el quebrado? Solamente para el quebrado, porque no puede perjudicar á los demás la triste condición á que éste se halla reducido.»

Art. 884. Desde la fecha de la declaración de quiebra dejarán de devengar interés todas las deudas del quebrado, salvo los créditos hipotecarios y pignoratícios hasta donde alcance la respectiva garantía. (*Art. 451, ley belga; 700, Cód. italiano.*)

En cuanto á este artículo, para su mejor inteligencia basta tener presente lo que, explicándolo, de acuerdo con los preceptos del Código anterior, dice la exposición de motivos. «Reputándose vencidas—escribe allí el Ministro autor de la reforma—todas las deudas pendientes contra el quebrado en el día en que hizo la declaración de quiebra, y no siendo aplicable á ellas tampoco la doctrina general sobre la morosidad del deudor en el cumplimiento de las obligaciones, síguese, como consecuencia natural, que no deben devengar interés desde dicho día las que sólo tienen por garantía la masa general de bienes del quebrado, puesto que el único derecho de tales acreedores consiste en distribuirse el haber del mismo en la debida proporción. No sucede lo propio respecto de los acreedores que se hallan garantidos especialmente con un objeto mueble ó raíz, porque para ellos son diferentes las consecuencias de la declaración de quiebra, si voluntariamente no toman una parte activa en el procedimiento, y por consiguiente conservan en toda su integridad sus derechos, no sólo al capital sino también á los intereses, hasta donde alcance el valor de la garantía, por la regla de que lo accesorio sigue á lo principal.»

Art. 885. El comerciante que obtuviere la revocación de la declaración de quiebra solicitada por sus acreedores, podrá ejercitar contra éstos la acción de daños y perjuicios, si hubieren procedido con malicia, falsedad ó injusticia manifiestas. (*Art. 1034, Código 1829.*)

Conuerda este artículo con el 4034 del Código anterior, el cual, además, decía que revocada la declaración de quiebra por el auto de reposición, se tiene por no hecha y no produce efecto alguno. Este precepto, como de procedimiento, no ha pasado á la nueva ley, la cual se limita á consignar el principio que otorga al comerciante facultad de reclamar indemnización de daños y perjuicios de los acreedores que hubieren procedido contra el con malicia, falsedad ó injusticia manifiestas. Según el art. 1332 de la ley de Enjuiciamiento civil, esta acción deberá ejercitarse en el mismo expediente de reposición, sustanciándose por los trámites del juicio ordinario de mayor cuantía.

SECCIÓN TERCERA.

DE LAS CLASES DE QUIEBRAS Y DE LOS CÓMPLICES EN LAS MISMAS.

Art. 886. Para los efectos legales se distinguirán tres clases de quiebras, á saber:

1.^a Insolvencia fortuita.

2.^a Insolvencia culpable.

3.^a Insolvencia fraudulenta. (Núms. 2.^o, 3.^o y 4.^o, art. 1002, Código 1829; 439 francés.)

En esta parte del Código se han introducido modificaciones importantes, que conviene señalar. Concuera con el artículo que estudiamos el 4002 del Código antiguo, el cual decía:

«Art. 1002. Se distinguen para los efectos legales cinco clases de quiebras:

»1.^a Suspensión de pagos.

»2.^a Insolvencia fortuita.

»3.^a Insolvencia culpable.

»4.^a Insolvencia fraudulenta.

»5.^a Alzamiento.»

Estas cinco clases de quiebras se han reducido á tres. La suspensión de pagos constituye un estado preliminar de la quiebra, como se ha visto, y en cuanto á las demás el preámbulo que precede al Código explica así esa reducción: «De las varias clases de quiebra, dice, que reconoce el Código vigente (el de 1829), sólo admite el proyecto (que es el Código actual) tres, que son á saber: fortuita, culpable y fraudulenta; habiendo prescindido del alzamiento, porque esta denominación sólo responde al estado de nuestra legislación mercantil y penal al tiempo de publicarse el Código y al respeto que inspiraba el derecho tradicional. No existiendo hoy ninguna de estas consideraciones y produciendo iguales efectos jurídicos en el orden mercantil, según el mismo Código, la quiebra fraudulenta y el alzamiento ú ocultación de bienes, debía prescindirse de uno de los términos de la actual clasificación, que á ningún resultado práctico conduce. En su lugar, el proyecto comprende el hecho de alzarse el quebrado, con el todo ó parte de sus bienes, entre las circunstancias que motivan la quiebra fraudulenta.»

En esta clasificación nuestro Código se aparta de las aceptadas por la mayor parte de los de otros pueblos. Prusia y Austria reconocen quiebras, bancarrotas y quiebras de no comerciantes. Francia, Bélgica, Italia y Chile quiebras y bancarrotas, simples y fraudulentas. Portugal, Brasil y la República Argentina, como el Código español. Holanda tan sólo trata de quiebras. Inglaterra no divide las quiebras en quiebras y bancarrotas; pero hace lo que Austria y Prusia, que sin consignar esta división, pena con prisión al culpable de ciertos actos; actos iguales á los que constituyen la quiebra en nuestro Código. En cuanto á la definición de estas diferentes clases de quiebra, veremos á seguida la que les dan otros artículos de nuestra legislación actual.

Art. 887. Se entenderá quiebra fortuita la del comerciante á quien sobrevinieren infortunios que, debiendo estimarse casuales en el orden regular y prudente de una buena administración mercantil, reduzcan su capital al extremo de no poder satisfacer en todo ó en parte sus deudas. (Art. 1004, Cód. 1829.)

Este artículo define la quiebra ó insolvencia fortuita. Concuera con el 4004 del Código antiguo y emplea casi los mismos términos que él para definirla. Esos términos no necesitan de explicación alguna.

Art. 888. Se considerará quiebra culpable la de los comerciantes que se hallaren en alguno de los casos siguientes:

1.^o Si los gastos domésticos y personales del quebrado hubieren sido excesivos y desproporcionados en relación á su haber líquido, atendidas las circunstancias de su rango y familia.

2.^o Si hubiere sufrido pérdidas en cualquier especie de juego, que excedan de lo que por vía de recreo suele aventurar en esta clase de entretenimientos un cuidadoso padre de familia.

3.^o Si las pérdidas hubieren sobrevenido á consecuencia de apuestas imprudentes y cuantiosas, ó de compras y ventas ú otras operaciones que tuvieren por objeto dilatar la quiebra.

4.^o Si en los seis meses precedentes á la declaración de la quiebra hubiere vendido á pérdida ó por menos precio del corriente efectos comprados al fiado y que todavía estuviere debiendo.

5.^o Si constare que en el período transcurrido desde el último

inventario hasta la declaración de la quiebra hubo tiempo en que el quebrado debía, por obligaciones directas, doble cantidad del haber líquido que le resultaba en el inventario. (*Art. 1005, Código 1829; 210, Cód. alemán de las quiebras; 573, ley belga; 586, Código francés; 587, ley francesa de 1838; 856, Cód. italiano.*)

Este artículo define la quiebra ó insolvencia culpable. Concuerda con el art. 1005 del Código antiguo.

Respecto á su núm. 1º, nada hay que observar. Está redactado con las mismas palabras del núm. 1º del art. 1005, que tampoco suscitó dudas ó sugirió reflexiones á los comentadores del Código antiguo.

Respecto al núm. 2º del art. 1005, análogo al 2º del 888, decían los Sres. Reus y la Serna, que cuando las pérdidas del quebrado procedan de juego ó de otras operaciones que dependan del azar exclusiva ó casi exclusivamente y son cuantiosas, basta, para justificar la ley, indicar que el comerciante, arrastrado por la pasión del juego, comprometió con su fortuna la de las personas que en él colocaron su confianza, y que aun, atendidas las circunstancias, podrá aparecer como un medio para estas.

En el núm. 3º del art. 888 se han introducido alteraciones respecto al 3º del 1005. Según este último, se reputan quebrados de tercera clase, ó sea quebrados culpables, aquellos cuyas pérdidas hubieren sobrevenido de apuestas cuantiosas, de compras y ventas simuladas ó de otras operaciones de agiotaje, cuyo éxito dependa absolutamente del azar. La ley se ha modificado. Para ser quebrado culpable, por este concepto, es necesario que las apuestas á que se debe la ruina del comerciante sean cuantiosas é imprudentes, ó que esa ruina proceda de compras y ventas ú otras operaciones que tuvieren por objeto dilatar la quiebra.

También se reputa quebrado culpable el comerciante que en los seis meses anteriores é inmediatos á la declaración de la quiebra hubiere vendido á pérdida ó por menos precio del corriente efectos comprados al fiado y que todavía estuviere debiendo. Como esas circunstancias están mencionadas en forma disyuntiva, y como es culpable lo mismo el que enajena tales efectos con pérdida que el que los revende á menos precio del corriente, ocurre y ocurrió ya á los comentadores del Código anterior la duda de si se considerará como quebrado de tercera clase el que vendiendo á pérdida, no vende, sin embargo, á menos precio del corriente: «De ningún modo, dicen los Sres. Reus y La Serna, puesto que si cae por este hecho en insolvencia, no puede en manera alguna decirse que es por culpa suya. Un comerciante que compra, por ejemplo, maderas al precio de 400 rea-

les, si luego baja su valor á 80 y tiene precisión de venderlas, vende á pérdida, pero al precio corriente, y no es culpable del perjuicio que sufre en sus intereses. Para que haya, pues, insolvencia culpable, deben concurrir la venta á pérdida y á menor precio del corriente.» Ó lo que es igual, aceptando esa doctrina, que es incontestable, debe afirmarse que el núm. 4º del art. 888, copia del 4º del art. 1005 del Código de 1829, está mal redactado, pues ha debido mencionar aquellas circunstancias uniéndolas mediante una conjunción copulativa, en vez de unir las distinguiéndolas por la disyuntiva que las enlaza.

Por lo que toca al núm. 5º del art. 888, debe tenerse presente la regla del Código que trata de la obligación que tienen los comerciantes de llevar el libro de inventario.

Art. 889. Serán también reputados en juicio quebrados culpables, salvo las excepciones que propongan y prueben para demostrar la inculpabilidad de la quiebra:

1º Los que no hubieren llevado los libros de contabilidad en la forma y con todos los requisitos esenciales é indispensables que se prescriben en el título 3º del libro primero, y los que, aun llevándolos con todas estas circunstancias, hayan incurrido dentro de ellos en falta que hubiere causado perjuicio á tercero.

2º Los que no hubieren hecho su manifestación de quiebra en el término y forma que se prescribe en el art. 871.

3º Los que, habiéndose ausentado al tiempo de la declaración de la quiebra ó durante el progreso del juicio, dejaren de presentarse personalmente en los casos en que la Ley impone esta obligación, no mediando legítimo impedimento. (*Art. 1006, Cód. 1829; 574, ley belga; 586, Cód. francés; 857, italiano.*)

Este artículo concuerda con el 1006 del Código antiguo. Hay entre ellos, sin embargo, algunas diferencias. Para apreciarlas bien, conviene reproducir el derogado. Según él, «serán también tratados en el juicio como quebrados de tercera clase, salvo las excepciones que propongan y prueben para destruir este concepto y demostrar la inculpabilidad de la quiebra:

»1º Los que no hubiesen llevado los libros de contabilidad en la forma y con todos los requisitos que se prescribe en la sección 2ª, tit. II, libro I

de este Código, aunque de sus defectos y omisiones no haya resultado perjuicio á tercero.

»2º Los que no hubiesen hecho su manifestación de quiebra en el término y forma que se prescriben en el art. 1017, tit. II de este libro.

»3º Los que habiéndose ausentado al tiempo de la declaración de la quiebra ó durante el progreso del juicio, dejaren de presentarse personalmente en los casos que la ley impone esta obligación, á menos de tener impedimento legítimo para hacerlo.»

Este art. 889 y su concordante el 1006 establecen una segunda especie de insolvencia culpable. La diferencia que hay entre los comprendidos en este artículo y los que lo están en el que antecede, es que al paso que á estos últimos no se les admiten excepciones para demostrar la inculpabilidad de las quiebras, si á los que se hallan en los casos del artículo que anotamos. Esta diferencia se funda en que la ley considera á los comprendidos en el art. 888 tan notoriamente culpables, que no hay excusa que baste á destruir la presunción; lo que no sucede con los que se hallan en el caso del art. 889.

Art. 890. Se reputará quiebra fraudulenta la de los comerciantes en quienes concorra alguna de las circunstancias siguientes:

1ª Alzarse con todos ó parte de sus bienes.

2ª Incluir en el balance, memorias, libros ú otros documentos relativos á su giro ó negociaciones bienes, créditos, deudas, pérdidas ó gastos supuestos. (*Circunst. 1ª, art. 1007, Cód. 1829.*)

3ª No haber llevado libros, ó, llevándolos, incluir en ellos, con daño de tercero, partidas no sentadas en lugar y tiempo oportunos. (*C. 2ª, art. 1007, Cód. 1829.*)

4ª Rasgar, borrar ó alterar de otro modo cualquiera el contenido de los libros, en perjuicio de tercero. (*C. 3ª, art. 1007, Cód. 1829.*)

5ª No resultar en su contabilidad la salida ó existencia del activo de su último inventario, y del dinero, valores, muebles y efectos, de cualquiera especie que sean, que constare ó se justificare haber entrado posteriormente en poder del quebrado. (*C. 4ª, art. 1007, Código 1829.*)

6ª Ocultar en el balance alguna cantidad de dinero, créditos, géneros ú otra especie de bienes ó derechos. (*C. 5ª, art. 1007, Código 1829.*)

7ª Haber consumido y aplicado para sus negocios propios, fondos ó efectos ajenos que le estuvieren encomendados en depósito, administración ó comisión. (*C. 6ª, art. 1007, Cód. 1829.*)

8ª Negociar, sin autorización del propietario, letras de cuenta ajena que obraren en su poder para su cobranza, remisión ú otro uso distinto del de la negociación, si no hubiere hecho á aquél remesa de su producto. (*C. 7ª, art. 1007, Cód. 1829.*)

9ª Si, hallándose comisionado para la venta de algunos géneros ó para negociar créditos ó valores de comercio, hubiere ocultado la operación al propietario por cualquier espacio de tiempo. (*C. 8ª, art. 1007, Cód. 1829.*)

10. Simular enajenaciones, de cualquiera clase que éstas fueren. (*C. 9ª, art. 1007, Cód. 1829.*)

11. Otorgar, firmar, consentir ó reconocer deudas supuestas, presumiéndose tales, salvo la prueba en contrario, todas las que no tengan causa de deber ó valor determinado. (*C. 10, art. 1007, Código 1829.*)

12. Comprar bienes inmuebles, efectos ó créditos, poniéndolos á nombre de tercera persona, en perjuicio de sus acreedores. (*C. 11, art. 1007, Cód. 1829.*)

13. Haber anticipado pagos en perjuicio de los acreedores. (*Circunst. 12, art. 1007, Cód. 1829.*)

14. Negociar, después del último balance, letras de su propio giro á cargo de persona en cuyo poder no tuviere fondos ni crédito abierto sobre ella, ó autorización para hacerlo. (*C. 13, art. 1007, Cód. 1829.*)

15. Si, hecha la declaración de quiebra, hubiere percibido y aplicado á usos personales dinero, efectos ó créditos de la masa, ó distraído de ésta alguna de sus pertenencias. (*C. 14, art. 1007, Código 1829; arts. 209, Cód. alemán de las quiebras; 577, ley belga; 593, Cód. francés; 591 y 593, ley francesa de 1838; 860, Cód. italiano.*)

Concuerda con el 1007 del Código antiguo. También lo vamos á reproducir para que se vean de una manera clara las diferencias que en este punto importante existen entre la legislación antigua y la moderna.

Acabamos de ver lo que ésta prescribe por el texto del art. 890. Veamos lo que la antigua ordenaba:

«Art. 4007. Pertenecen á la cuarta clase los quebrados en quienes concurren algunas de las circunstancias siguientes:

»1ª Si en balance, memorias, libros ú otros documentos relativos á su giro y negociaciones, incluye el quebrado gastos, pérdidas ó deudas impuestas.

»2ª Si no hubiese llevado libros, ó si habiéndolos llevado, los ocultare ó introdujese en ellos partidas que no se hubiesen sentado en el lugar y tiempo oportuno.

»3ª Si de propósito rasgase, borrarse ó alterase en otra cualquiera manera el contenido de los libros.

»4ª Si de su contabilidad comercial no resultare la salida ó existencia del activo de su último inventario y del dinero, valores, muebles y efectos de cualquiera especie que sean, que constare ó se justificare haber entrado posteriormente en poder del quebrado.

»5ª Si hubiese ocultado en el balance alguna cantidad de dinero, créditos, géneros ú otra especie de bienes ó derechos.

»6ª Si hubiese consumido y aplicado para sus negocios propios fondos ó efectos ajenos que le estuviesen encomendados en el depósito, administración ó comisión.

»7ª Si sin autorización del propietario hubiere negociado letras de cuenta ajena que obrasen en su poder para su cobranza, remisión ú otro uso distinto del de la negociación, y no le hubiese hecho remesa de su producto.

»8ª Si hallándose comisionado para la venta de algunos géneros ó para negociar créditos ó valores de comercio, hubiese ocultado la enajenación al propietario por cualquiera espacio de tiempo.

»9ª Si supusiere enajenaciones simuladas de cualquiera clase que éstas sean.

»10. Si hubiese otorgado, consentido, firmado ó reconocido deudas supuestas, presumiéndose tales, salva la prueba en contrario, todas las que no tengan causa de deber ó valor determinado.

»11. Si hubiese comprado bienes inmuebles, efectos ó créditos en nombre de tercera persona.

»12. Si en perjuicio de los acreedores hubiese anticipado pagos que no eran exigibles sino en época posterior á la declaración de la quiebra.

»13. Si después del último balance hubiese negociado el quebrado letras de su propio giro á cargo de persona en cuyo poder no tuviera fondos, ni crédito abierto sobre ella, ó autorización para hacerlo.

»14. Si después de haber hecho la declaración de quiebra hubiese per-

cibido y aplicado á sus usos personales, dinero, efectos ó créditos de la masa, ó por cualquier medio hubiese distraído de ésta alguna de sus pertenencias.»

No hay para qué entrar en el examen detenido de las diferencias que resultan existentes entre uno y otro artículo. Basta hacer notar que éstas se desprenden de la diversidad de sistema que ha presidido á la redacción de uno y otro Código y del deseo del legislador de perfeccionar y definir con más exactitud las condiciones características de la quiebra fraudulenta, conforme á los resultados de la experiencia y á la jurisprudencia, práctica y declaraciones de los Tribunales. En cuanto al sistema que presidió la redacción del art. 4007, ya hemos dicho en otro lugar lo suficiente. Bajo ese sistema, una cosa era la quiebra fraudulenta y otra distinta de ella, y más grave el alzamiento de fondos. Ahora el alzamiento es una de las circunstancias que revelan el carácter fraudulento de la quiebra.

El Código antiguo definía todas las especies de quiebra menos el alzamiento. El actual no lo define, lo menciona. Por cuya circunstancia no creemos que sea fuera de propósito reproducir aquí lo que acerca de él decían los Sres. Reus y La Serna sobre este punto. He aquí los términos en que se expresaban:

«El Código define todas las clases de quiebra menos el alzamiento; por consiguiente, será necesario recurrir á la legislación común, y según ella se entenderá alzado el quebrado que oculta sus bienes en perjuicio de sus acreedores, bien se ausente ó no, porque lo que constituye el alzamiento es la ocultación de bienes y no la fuga de la persona. Para que haya alzamiento, es preciso que el dador oculte todos sus bienes, ó bastará que lo haga de parte de ellos? El Código mercantil guarda silencio, pero la ley 4ª, tít. 15, Partida 5ª, dice que basta la ocultación en parte, y así creemos que deberá entenderse, puesto que el delito siempre es el mismo, si bien sus consecuencias podrán ser mayores ó menores.

»En los efectos civiles, no se diferencia el alzamiento de la quiebra fraudulenta; pero sí en el orden criminal, que con sobrada razón califica de delito más grave el alzamiento.»

En cuanto á la legislación penal vigente, lo que ella dispone.

Art. 891. La quiebra del comerciante, cuya verdadera situación no pueda deducirse de sus libros, se presumirá fraudulenta, salvo prueba en contrario. (*Inciso 1º, art. 1008, Cód. 1829; 594, francés.*)

La diferencia entre este artículo y el anterior es clarísima. Todo co-

merciante de quien se pruebe que ha cometido alguno de los hechos enumerados en el art. 890, será declarado quebrado fraudulento ó de tercera clase con arreglo á la ley actual. Podrá haber discusión sobre si ha cometido ó no el hecho que se le imputa; pero una vez probado éste, no hay duda ya: la calificación que merece es la que acabamos de expresar.

En cambio se presenta en quiebra un comerciante que no ha cometido ninguno de sus hechos. Se examinan sus libros. De ellos resulta que, por la informalidad ó descuido con que han sido llevados, no puede conocerse la verdadera situación en que se halla. Si esta informalidad consiste en haber cometido las faltas que se mencionan en las circunstancias 2ª, 3ª ó 4ª del artículo 890, hay que atenerse á lo que éste prescribe. Pero si nace de otros motivos distintos, entonces se presume que la quiebra es fraudulenta, salvo prueba en contrario. Averiguados los hechos, cabe todavía discutir si fueron ó no maliciosos y si respondían á un propósito de fraude ó no. Lo que de ese debate resulte determinará la calificación que merezca el quebrado, y éste puede demostrar que no cometió ni quiso cometer el fraude de que se le acusa.

Por lo demás, no hay para qué decir que debiéndose llevar los libros de comercio con verdad y sencillez, en una forma regular y clara, es indicio suficiente para presumir el fraude que el comerciante no lo haya hecho así, y que examinados esos libros no se vea en ellos de una manera también clara y definida la verdadera situación en que los negocios del comerciante se hallan.

Art. 892. La quiebra de los agentes mediadores del comercio se reputará fraudulenta cuando se justifique que hicieron por su cuenta, en nombre propio ó ajeno, alguna operación de tráfico ó giro, aun cuando el motivo de la quiebra no proceda de estos hechos.

Si sobreviniere la quiebra por haberse constituido el agente garante de las operaciones en que intervino, se presumirá la quiebra fraudulenta, salvo prueba en contrario. (*Art. 1009, Cód. 1829; 89, francés; 858, italiano dif.*)

El artículo 1009 del Código antiguo declaraba que las quiebras de los Corredores de comercio se reputan siempre fraudulentas, sin admitirse excepción en contrario al Corredor á quien se pruebe que ha hecho por su cuenta operaciones de tráfico y giro ó que se constituyó garante de

las operaciones en que intervino como Corredor, aun cuando no procediera de esos hechos el motivo de la quiebra. Este precepto era consecuencia del art. 99 del mismo Código y de la forma terminante en que aquel artículo prohibía á los Corredores toda especie de negociación ó tráfico directo ni indirecto á tomar parte, acción, ni interés en ninguna operación mercantil.

El artículo 73 de la Ley de 8 de Febrero de 1854 ordenaba que la quiebra de los Agentes de Bolsa se calificara siempre de cuarta clase ó fraudulenta, respondiendo también á las prohibiciones de comerciar por su cuenta que se hacia á los mismos y al sentido general de aquella disposición.

El Código actual ha atenuado algo el rigor de esas prescripciones. En el caso del párrafo primero del artículo 892, la quiebra de todo Agente mediador del comercio se reputará fraudulenta sin admitir la prueba en contrario. En el caso del párrafo segundo del mismo artículo se reputará fraudulenta; pero se admitirá la prueba en contrario. En cualquier otro caso se estará á las disposiciones generales del Código y á lo que de los hechos resulte.

Art. 893. Serán considerados cómplices de las quiebras fraudulentas:

- 1º Los que auxilien el alzamiento de bienes del quebrado.
- 2º Los que, habiéndose confabulado con el quebrado para suponer créditos contra él, ó aumentar el valor de los que efectivamente tengan contra sus valores ó bienes, sostengan esta suposición en el juicio de examen y calificación de los créditos ó en cualquiera Junta de acreedores de la quiebra. (*Núm. 1º, art. 1010, Cód. 1829; art. 595, francés.*)
- 3º Los que para anteponerse en la graduación en perjuicio de otros acreedores, y de acuerdo con el quebrado, alteraren la naturaleza ó fecha del crédito, aun cuando esto se verifique antes de hacerse la declaración de quiebra. (*Núm. 2º, art. 1010, Cód. 1829.*)
- 4º Los que deliberadamente, y después que el quebrado cesó en sus pagos, le auxiliaren para ocultar ó sustraer alguna parte de sus bienes ó créditos. (*Núm. 3º, art. 1010, Cód. 1829; art. 595, francés.*)
- 5º Los que, siendo tenedores de alguna pertenencia del que-

brado al tiempo de hacerse notoria la declaración de quiebra por el Juez ó Tribunal que de ello conozca, la entregaren á aquél, y no á los administradores legítimos de la masa, á menos que, siendo de Nación ó provincia diferente de la del domicilio del quebrado, prueben que en el pueblo de su residencia no se tenía noticia de la quiebra. (Párr. 1º, núm. 4º, art. 1010, Cód. 1829.)

6º Los que negaren á los administradores de la quiebra los efectos que de la pertenencia del quebrado existieren en su poder. (Núm. 5º, art. 1010, Cód. 1829.)

7º Los que, después de publicada la declaración de la quiebra, admitieren endosos del quebrado. (Núm. 6º, art. 1010, Cód. 1829.)

8º Los acreedores legítimos que, en perjuicio y fraude de la masa, hicieren con el quebrado convenios particulares y secretos. (Núm. 7º, art. 1010, Cód. 1829.)

9º Los agentes mediadores que intervengan en operación de tráfico ó giro que hiciere el comerciante declarado en quiebra. (Núm. 8º, art. 1010, Cód. 1829; art. 578, ley belga.)

Hay tratadistas que juzgan innecesario este artículo. «Habiéndose deslindado, dicen, la parte procesal de la dispositiva en este Código, todo este artículo resulta inútil, puesto que, con arreglo al Código penal, los comprendidos en cualquiera de sus casos tienen responsabilidad criminal por los actos que constituyen complicidad y encubrimiento en el delito de *quiebra fraudulenta*, cuya declaración ha de proceder forzosamente á todo procedimiento criminal, que no puede entablarse ni prosperar hasta tanto que la jurisdicción civil que conoce de la quiebra la califique, y declare si existen motivos para proceder criminalmente contra el quebrado.

»Es evidente, añaden, que existiendo quiebra fraudulenta, existe autor del delito, y que pudiendo concurrir con éste cómplices y encubridores, es un lujo de calificación todo el artículo actual, lujo en el que, á mayor abundamiento, se invade un Código distinto, y se le varia en sus conceptos, porque con arreglo al Derecho penal, varios de los llamados cómplices en este Código son encubridores en el otro.

»Existiendo como existe un Código penal, las disposiciones á que nos referimos no sólo son ociosas, sino que pueden crear conflictos en la aplicación é interpretación de las leyes, no siendo por ninguna razón cono-

cida hasta ahora las mercantiles las encargadas de calificar delitos. El Código anterior incurría en la misma falta.»

No estamos conformes con esta manera de apreciar la inclusión en el Código de Comercio de los preceptos que definen la complicidad en la quiebra fraudulenta. Aunque es cierto que se ha separado la parte procesal, no de la dispositiva, sino de la declaratoria de derechos, en esta ley, eso no arguye contra el texto del art. 893, que no contiene reglas procesales, sino declaraciones de responsabilidad, y que en el fondo es una definición, llamada necesariamente á formar parte de una ley sustantiva, como el Código de Comercio.

En cuanto á que los cómplices de la quiebra fraudulenta estén mejor definidos por el Código penal que por el Código de Comercio, nos remitimos á lo dicho en los comentarios del Código anterior por los señores La Serna y Reus, quienes ilustraron el art. 1010, con el que concuerda el 893, añadiéndole las siguientes observaciones:

«Hay muchos actos fraudulentos del quebrado, manifestaban, que serían de imposible ejecución sin el auxilio de quien se prestara á cooperar ó á auxiliar más ó menos directamente el hecho criminal. Este auxilio puede ser más ó menos directo en el fraude, y como todo el que perpetra un delito está obligado civilmente á la reparación del mal causado sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que incurre, de aquí que el Código de Comercio tratara de estas participaciones en el delito.

»Mas después de la publicación del Código de Comercio ha venido el penal, basado en principios más científicos que el antiguo Derecho, en lo que se referia á la reprobación y castigo de los delitos, y ha distinguido con escrupuloso cuidado todos los actos de participación en los hechos criminales desde el momento en que se empieza á delinquir hasta que llega á consumarse ó á frustrarse el delito. En este Código se han clasificado los autores, los cómplices y los encubridores, y á él deberá estarse en todo lo que se refiera á la criminalidad de los que tienen parte en una quiebra fraudulenta. Por esto hay personas que no siendo clasificadas como cómplices del fraude en este artículo, lo serán con arreglo al Código penal, y otros que siendo considerados como cómplices, serán, según el Código penal, castigados como coautores. No debe, por lo tanto, confundirse uno y otro Código; éste se refiere á la responsabilidad civil ejercitada civilmente; el penal á la responsabilidad criminal y á la civil cuando es ejercitada criminalmente; esto es, en el mismo juicio criminal. En este sentido están escritas las demás notas á los artículos siguientes en la parte que á la complicidad se refiere.

»Pero tanto con arreglo al Derecho civil como al penal, para que exista complicidad es menester que haya persona principalmente autora

ó responsable del delito; á no haberla, á no existir este enlace de hechos de perpetración del delito y auxilio para cometerlo, no habrá complicidad ni codeincuencia, habrá un delito subsistente por sí mismo; por esto exige el artículo que anotamos que el quebrado sea autor ó uno de los autores del fraude.

»Y serán considerados como cómplices de la quiebra fraudulenta los que se confabulen en el sentido del artículo, no como principalmente interesados, sino como apoderados de otros? Si hay conocimiento y participación en el fraude, sin duda que no se libtarán de la responsabilidad civil ni criminal, cómo tampoco las personas á quienes representen, si supieron el fraude y se prestaron á coadyuvar á su perpetración.

»Otro punto debemos aquí examinar. Tanto en este artículo como en el que sigue, se habla sólo de los cómplices de las quiebras fraudulentas, por manera que en las demás la ley no supone ni admite cómplices, aunque se comprende bien que puede haberlos, y que los habrá ó al menos habrán de suponerse en los primeros periodos de las actuaciones, porque hasta terminado el expediente de calificación no puede saberse si la quiebra es ó no fraudulenta.

»Bajo este supuesto, cuando un acreedor exagera de intento su crédito, de acuerdo con el quebrado, ó le auxilia en la ocultación ó sustracción de bienes, no se comprende por qué no ha de perder el crédito legítimo que tenga, conforme al núm. 1º del art. 1011 (núm. 1º del art. 894 del Código actual), aun cuando se declare la quiebra de segunda ó tercera clase, á más del reintegro de la sustracción, porque la circunstancia de declararse la quiebra de tercera ó cuarta clase en nada desvirtúa el hecho punible del acreedor, y ya que el art. 1157 (art. 903 del Código actual, causa 4ª) establece la exageración fraudulenta de crédito como causa bastante para oponerse al convenio, debería también el acreedor que obró con engaño perder el derecho que tuviera en la quiebra.»

Esta doctrina y estas observaciones son pertinentes para el examen de lo dispuesto en el art. 893, y en su concordante el 1010 del Código derogado. Ahora notaremos las diferencias que entre uno y otro existen.

El núm. 1º del 893 es nuevo, porque el alzamiento era antes una forma especial de quiebra, y ahora está definido como circunstancia calificativa de la quiebra fraudulenta.

El núm. 2º del art. 893 es el 1º del 1010, y está redactado en los mismos términos. Basta la presentación de uno de los créditos á que se refiere en el juicio de examen y calificación de créditos para que se reputa sostenida la imposición. Y si presentado el crédito, añadían los señores La Serna y Reus, no se sostuviera después de la cuestión, ni en el juicio de examen y calificación de créditos, ni en alguna junta de los acreedo-

res de la quiebra, ¿habrá lugar á lo que en este artículo se ordena? No lo habrá, contestaban, con arreglo á lo que dice, que en nada prejuzga ni disminuye la responsabilidad criminal que con arreglo al Código penal puede corresponder al que así delinca.

El núm. 3º del art. 893 es el 2º del 1010, también literalmente transcrito. Aun cuando las alteraciones á que se refiere se verificasen antes de la declaración de quiebra, se estimarán fraudulentas. ¿Pero qué ha de entenderse por *antes de la declaración de quiebra*? ¿Á qué periodo alcanza esa frase? Nada se opone á que sea considerado cómplice de la quiebra fraudulenta el que después de la suspensión de pagos, cuando el quebrado nada puede ni debe hacer, de acuerdo con él y para perjudicar á otros acreedores, cambiase su crédito de simple en hipotecario ó con prenda; pero no cuando esto fuera antes de la suspensión de pagos, porque en su derecho está el acreedor de exigir á su deudor, mientras no haya circunstancia alguna que le incapacite ó vede ciertas resoluciones, que garantice ó aumente las garantías que tenga dadas, del mismo modo que le puede pedir un fiador y aun reclamarle y recibir el pago, salvo lo que acerca de esto se dispone en otros artículos del Código. No nos oponemos á lo que éste declara sobre la validez y efectos de los contratos hechos poco antes de la declaración en quiebra. Lo que sostenemos es que no puede llamarse cómplice de la quiebra fraudulenta al acreedor que realiza un acto de los definidos en el núm. 3º del art. 893, sino cuando el comerciante haya suspendido ya sus pagos ó cuando otros acreedores hayan solicitado que se le declare en quiebra y esta solicitud sea conocida, pues no entendiéndose así aquel precepto, se corre el riesgo de tomar como cómplice de un fraude á quien acaso no hizo más que mostrarse celoso defensor de sus intereses y procurarles garantía.

El núm. 4º del art. 893 es el 3º del 1010. El rigor exagerado del número anterior contrasta con la lenidad de éste. Ciertos cambios de naturaleza de los créditos en vísperas de la quiebra pueden ser excusables bajo el punto de vista de esta teoría de la complicidad. Lo que no tiene nunca excusa, es que antes ni después de la quiebra se ayude al comerciante que ha quebrado ó que va á quebrar y se le ayude deliberadamente á ocultar ó sustraer una parte de sus bienes ó créditos. El Código ha debido, pues, aquí ordenar que el auxilio para esas sustracciones ú ocultaciones, antes ó después de la suspensión de pagos, se estimasen complicidad en la quiebra fraudulenta. La atenuación intercalada en este número, que subordina lo dispuesto en él á que el comerciante haya cesado en sus pagos, había estado más en su lugar en el número anterior. De éste debe desaparecer.

El núm. 5º del art. 893 es el 4º del 1010. Nada hay que decir respecto

á él. Estimamos, sin embargo, que puede dar lugar á cuestiones harto difíciles y cumplidas, porque la prueba que en virtud de él ha de practicarse las promoverá siempre.

El núm. 6º del art. 893 es el 5º del 1010. La calificación de cómplices de quiebra fraudulenta hecha á los que incurran en la prescripción ó declaraciones de este número no es propia. Quienes así obren no son cómplices; son reos principales de un delito, para los que además hay aquí la misma sanción civil que para los cómplices de que se trata en los demás números de este artículo. Pero este acto no puede influir en la declaración de quiebra fraudulenta, si por otras razones no hubiere á ello lugar.

El núm. 7º del art. 893 corresponde al 6º del art. 1010. Nada hay que advertir respecto de él. El que admite el endoso de un valor y lo negocia, ayuda al endosante á realizar una operación que le es favorable. En el caso concreto de que se trata, el favorecido es el quebrado, y los perjudicados los acreedores. Esto, además, en el fondo constituiría siempre un manejo fraudulento. Por eso es plausible esta declaración.

El núm. 8º del art. 893 concuerda con el 7º del art. 1010, y dispone absolutamente lo mismo que él. Los Sres. Reus y La Serna explicaban este número haciendo respecto del mismo las observaciones que vamos á reproducir á continuación: «Cuatro circunstancias, decían, han de tener estos conciertos para que den lugar á la declaración de complicidad, á saber: que sean privados, que sean secretos, que causen perjuicio á la masa y que se cometan con fraude. El art. 1151 (art. 899 del actual Código) ordena que ningún acreedor pueda hacer un convenio particular con el quebrado, que si lo hiciere será nulo y perderá todos los derechos que tuviere en la quiebra, siendo el quebrado por este hecho considerado culpable. La diferencia, pues, entre estos dos artículos en lo que á la clase de conciertos se refiere, es que al paso que en el primero se exigen copulativamente las cuatro circunstancias mencionadas para considerar complicidad en el acreedor, éste para la sanción que establece se limita á la circunstancia de que sea particular el contrato. No creemos, sin embargo, que estos dos artículos se refieran á distintas clases de convenios: el convenio particular con el quebrado se supone que ha de ser secreto, porque no pueden hacerse convenios con el quebrado que no sean hechos en junta; el convenio particular, pues, como hecho en fraude de la ley, se hará siempre sigilosamente. Tampoco creemos que el art. 1151 pueda entenderse de los convenios que no versen en perjuicio de los acreedores para defraudarlos. Los contratos en que interviene el quebrado que no afectan á los intereses de la quiebra, no le están prohibidos, como sucede en lo que se refiere á los alimentos que se le han señalado, y en lo que

toca á los bienes que forman el peculio de sus hijos cuando corresponde á él la administración.

«No puede desconocerse la justicia con que la ley prohíbe los conciertos particulares de que trata el número que anotamos. Sale al encuentro de los fraudes, iguala la condición de los acreedores, impide que se falseen las mayorías para las juntas y hace que sea verdad la prohibición de administrar que tienen los quebrados.»

Por último, el núm. 9º del art. 893 es el 8º del 1010, redactado con más amplitud, por la sustitución de la palabra *Corredores* por la frase *Agentes mediadores*. El quebrado no puede, en cuanto lo es, verificar operación alguna de tráfico ó giro, y nadie puede tampoco cooperar á que las verifique sin contradecir abiertamente las prescripciones de la ley. El que le ayuda á infringirlas se hace cómplice del delito que el quebrado comete. De ahí la razón de este postrer número.

Hay que tener en cuenta además, como notamos al principio de este largo comentario, que no sólo se reputan cómplices en las quiebras los señalados en este artículo, sino que deben tenerse presentes para en su caso los que califica de tales el Código penal vigente. Según el art. 45 del mismo, se reputan cómplices los que cooperan á la ejecución del hecho por actos anteriores ó simultáneos al delito, sin tomar parte inmediatamente en la ejecución del hecho, sin forzar ó inducir á otros á ejecutarlo y sin cooperar á la ejecución del mismo, por un acto sin el cual no se hubiera efectuado, porque los que hacen todo esto son verdaderos coautores.

Art. 894. Los cómplices de los quebrados serán condenados, sin perjuicio de las penas en que incurran con arreglo á las Leyes criminales:

1º Á perder cualquier derecho que tengan á la masa de la quiebra en que sean declarados cómplices.

2º Á reintegrar á la misma masa los bienes, derechos y acciones sobre cuya sustracción hubiere recaído la declaración de su complicidad, con intereses é indemnización de daños y perjuicios. (*Artículo 1011, números 1º y 2º, Cód. 1829; 598, francés.*)

Este artículo concuerda con el 1011 del Código antiguo, que disponía, además, que á los cómplices de los quebrados se les condenara á pagar el doble tanto de la sustracción, aun cuando ésta no llegara á verificarse, y que esa multa se aplicase por mitad al fisco y á la masa de la quiebra. Los

comentaristas juzgaban ya que las disposiciones del Código penal habían derogado implícitamente ese castigo. Así ha debido entenderse, y por ello ha desaparecido su mención del Código reformado y hoy vigente.

Art. 895. La calificación de la quiebra, para exigir al deudor la responsabilidad criminal, se hará siempre en ramo separado, que se sustanciará con audiencia del ministerio fiscal, de los síndicos y del mismo quebrado. (*Art. 1137, Cód. 1829.*)

Los acreedores tendrán derecho á personarse en el expediente y perseguir al fallido; pero lo harán á sus expensas, sin acción á ser reintegrados por la masa de los gastos del juicio ni de las costas, cualquiera que sea el resultado de sus gestiones.

El primer párrafo de este artículo concuerda con el 1137 del Código antiguo, el cual decía que, «en todo procedimiento de quiebra se hará la calificación de la clase á que corresponda en un expediente separado, que se sustanciará instructivamente con audiencia de los síndicos y del mismo quebrado.» Los comentaristas del mismo reclamaban con insistencia que en ese expediente se diera intervención al Ministerio fiscal, para que no quedasen sin castigo los delitos que pudieran haberse cometido, pues la experiencia enseña que las sindicaturas, más que la represión de los delitos, lo que buscan y por lo que se esfuerzan es por lograr el resarcimiento pecuniario de los perjuicios ocasionados por la quiebra.

La ley de Enjuiciamiento civil, aceptando este punto de vista, lo envolvió en la sección quinta del tít. XIII de su libro 2º. En ellos y en el art. 1382, dispone que «la pieza de autos correspondiente á esta Sección empezará con el informe que el Comisario debe dar al Juez de primera instancia, sobre lo que resulte del reconocimiento de los libros y papeles del quebrado acerca de los capítulos que deben servir de bases para la calificación de la quiebra.» Dice el Código de Comercio, que en todo procedimiento de quiebra se hará la calificación de la clase á que corresponda en un expediente separado, que se sustanciará instructivamente, con audiencia de los síndicos y del mismo quebrado. Cumpliendo la ley con este artículo del Código, ordena lo que ha de contener esta pieza de autos. Por cabeza de esta pieza se pondrá el informe del Comisario, teniéndose presente para ello la conducta del quebrado, en el cumplimiento de su obligación de dar parte al Juzgado de haberse constituido en quiebra y acompañar los documentos necesarios; el resultado de los balances que se formen de la situación mercantil del quebrado; el estado en que se en-

cuentren los libros de su comercio; la relación que está á cargo del quebrado presentar sobre las causas inmediatas y directas que ocasionaran la quiebra, y lo que resulte de los libros, documentos y papeles de ésta sobre su verdadero origen; los méritos que ofrezcan las reclamaciones que en el progreso del procedimiento se hagan contra el quebrado y sus bienes. El art. 1388 de la ley de Enjuiciamiento añade, que «los síndicos, dentro de los quince días siguientes á su nombramiento, presentarán la exposición á que se refería el art. 1140 del Código antiguo, la cual debía pasar con los autos al Promotor fiscal, y que tanto los síndicos en su exposición, como el Promotor fiscal en su censura, deducirían pretensión formal sobre la calificación de la quiebra, y unidas á los autos, se entregarían éstos al quebrado por término de seis días para que contestase á aquella solicitud.»

Esto es lo dispuesto en la legislación procesal vigente respecto al punto en que nos ocupamos. El Código de 1885 ha sancionado esa doctrina en los términos que se advierten leyendo el primer párrafo del artículo que comentamos.

En cuanto al segundo párrafo del mismo artículo, establece un principio equitativo que merece toda nuestra aprobación.

Art. 896. En ningún caso, ni á instancia de parte ni de oficio, se procederá por los delitos de quiebra culpable ó fraudulenta, sin que antes el Juez ó Tribunal haya hecho la declaración de quiebra y la de haber méritos para proceder criminalmente.

Art. 897. La calificación de quiebra fortuita por sentencia firme no será obstáculo para el procedimiento criminal, cuando de los juicios pendientes sobre convenio, reconocimiento de créditos ó cualquiera otra incidencia resultaren indicios de hechos declarados punibles en el Código penal, los que se someterán al conocimiento del Juez ó Tribunal competente. En estos casos, deberá ser oído previamente el Ministerio público.

La exposición de motivos que precede al Código actual, explica los que ha tenido presentes el legislador para redactar los dos artículos que anteceden, de esta manera:

«No son menos importantes las innovaciones que introduce el proyecto en la doctrina sobre la competencia de la jurisdicción criminal para conocer de los delitos de quiebra. La necesidad de mantener la unidad en

todo lo relativo á la declaración de un estado que viene á ser general, indivisible y absoluto, impide que la jurisdicción criminal proceda, desde luego, á la persecución y castigo de los hechos que constituyen aquellos delitos, debiendo esperar á que la jurisdicción civil, en presencia de todos los datos y con audiencia de todos los interesados, califique la naturaleza de la quiebra y declare si existen motivos para proceder criminalmente contra el quebrado. Aunque la legislación mercantil vigente admite esta doctrina, no la formula de una manera explícita; de donde nacen algunas dudas, que el proyecto resuelve, declarando de un modo terminante, que en ningún caso podrá procederse, ni á instancia de parte ni de oficio, por los delitos de quiebra culpable ó fraudulenta sin la previa calificación de la misma, hecha por tribunal competente.

»Mas tampoco sería justo atribuir á esta declaración, cuando fuese favorable al quebrado, tanta eficacia que detuviese la acción de los Tribunales para perseguir los hechos punibles que resultasen de otros juicios distintos del de calificación, aunque relacionados con el de quiebra. En este caso importa que la jurisdicción criminal recobre toda su independencia, y así lo dispone el proyecto, añadiendo que, una vez declarado por sentencia firme que existen méritos bastantes para proceder criminalmente por tales hechos, el Juez pasará el tanto de culpa al Tribunal competente.»

SECCIÓN CUARTA.

DEL CONVENIO DE LOS QUEBRADOS CON SUS ACREEDORES.

Art. 898. En cualquier estado del juicio, terminado el reconocimiento de créditos y hecha la calificación de la quiebra, el quebrado y sus acreedores podrán hacer los convenios que estimen oportunos. (*Art. 1147, Cód. 1829; 160, Cód. alemán de las quiebras; 512, ley belga; 830, párr. 1º, Cód. italiano.*)

No gozarán de este derecho los quebrados fraudulentos, ni los que se fugaren durante el juicio de quiebra. (*Núm. 2º y 3º, artículo 1148, Cód. 1829; 162, Cód. alemán de las quiebras; 514, párr. 1º, ley belga; 521, Cód. francés.*)

Concuerda este artículo con los del Código antiguo que llevan los números 1147 y 1148. Desde luego, nosotros, como los comentadores de

aquellos, creemos justificadísima la facultad que aquí se reconoce al comerciante de pactar con sus acreedores. Los Sres. Reus y La Serna lo decían: «La facultad que tienen todos los deudores de hacer conciertos con sus acreedores (en el concurso), estableciendo el modo de pagar sus deudas, el de fijarles plazos para el pago y el de rebajarlas en parte, no debe negarse á los comerciantes que quiebran, especialmente cuando su situación triste es frecuentemente efecto de desgracias que, ó no podían calcularse, ó calculadas no podían resistirse. Estos conciertos, no sólo suelen ser benéficos á los quebrados, sino también á los acreedores, que así evitan los trámites necesarios de los juicios de quiebra, suprimen los gastos del procedimiento y hallan en la capacidad y recursos á que puede acudir el deudor cuando queda en aptitud para continuar el comercio, nuevos medios de obtener el pago de sus créditos. Si los acreedores en los convenios se conducen con prudencia, si adoptan las disposiciones conducentes á evitar fraudes, si no conceden al disipado vicioso, y que por su carácter moral no les inspira garantías, lo que con recto fin ha establecido el legislador, evitarán los inconvenientes que con más frecuencia que la que fuera de desear han nacido á las veces de convenios imprudentes.»

El principio en que se funda lo establecido en esta Sección es el mismo en el Código antiguo que en el vigente. Ha habido, sin embargo, modificaciones en el desenvolvimiento de ese principio. El art. 1147 decía que «desde la primera junta general de acreedores en adelante podía el quebrado, en cualquiera estado del procedimiento de quiebra, hacerles las proposiciones de convenio que á bien tuviere sobre el pago de sus deudas.» Esta disposición era criticada por los tratadistas, quienes declaraban preferible que hasta que se hubieran examinado y reconocido los créditos no se admitiera el convenio. «Lo que el Código establece, decían, da lugar á que se celebre el convenio con los que no son acreedores verdaderos, y tal vez con los presentados como tales con mala fe por el quebrado, con el objeto de formar una mayoría que dé la ley á la que lo es realmente, aunque aparezca como minoría.»

Atendiendo á estas observaciones, muy razonables y muy conformes con las necesidades que ha puesto en relieve la práctica de los preceptos del Código de 1829, la ley de 30 de Julio de 1878 dispuso que no se diera curso á ninguna proposición hecha por el deudor antes del reconocimiento de los créditos y de la calificación de la quiebra. Así solo, después de ultimadas las piezas relativas á uno y otro punto, se puede saber quiénes son verdadera y legítimamente acreedores á la quiebra, y si el quebrado tiene ó no derecho á usar de aquella facultad; pues como puede verse, no gozan de ella los quebrados fraudulentos. El art. 898, reforman-

do en esa parte el 1147, mantiene la disposición de la ley de 1878, como puede verse en su párrafo primero.

Su párrafo segundo, que transcribe lo ordenado en el art. 1148 antiguo, aclara también lo que éste disponía. Privaba la ley de los beneficios de esa facultad de convenir con los acreedores, al comerciante «que se hubiere fugado y no se presentara cuando lo llamasen los Tribunales ó el Comisario de la quiebra.» Esta forma de expresar dicha prohibición suscitó dudas. Los fugados que después de haber desaparecido se presenten, gozarían de dicha facultad, ó no? Esto es lo que los comentaristas se preguntaban, sin acertar con una respuesta decisiva y terminante. La actual ley la da. Según el párrafo segundo del artículo que comentamos no disfrutarán del derecho de hacer convenios con sus acreedores los quebrados que se fugaren durante el juicio de quiebra. El que se haya fugado, pues, en ese plazo, aun cuando luego se presente, habrá perdido el derecho que el art. 898 le reconocía.

Art. 899. Los convenios entre los acreedores y el quebrado han de ser hechos en Junta de acreedores debidamente constituida. (*Inciso 1º, art. 1149, Cód. 1829; 169, Cód. alemán de las quiebras; 512, párr. 2º, ley belga; 833, Cód. italiano.*)

Los pactos particulares entre el quebrado y cualquiera de sus acreedores serán nulos: el acreedor que los hiciere perderá sus derechos en la quiebra, y el quebrado, por este solo hecho, será calificado de culpable, cuando no mereciese ser considerado como quebrado fraudulento. (*Art. 1151, Cód. 1829; 168, párr. 3º, Código alemán de las quiebras; 526, ley belga.*)

Reproduce los preceptos de los artículos 1149 y 1151 del Código antiguo. La prohibición de que los convenios entre el quebrado y sus acreedores se haga fuera de la junta de acreedores debidamente constituida, ó en reuniones privadas de los mismos, sin las garantías y la solemnidad que para aquellas juntas establece y reclama la ley, «tiene por objeto evitar fraudes ó impedir que entendiéndose particularmente el quebrado con algunos acreedores, y ofreciéndoles ventajas que no sean iguales proporcionalmente para todos, consiga falsear la mayoría. Los acreedores no reunidos legalmente en junta no forman mayoría; son individualidades con las cuales nada válidamente puede hacer el quebrado: es menester, por lo tanto, para que haya acuerdo, que deliberen comparativamente. Esto es lo que establece el artículo. Nada hay que impida que se pre-

pare el terreno, hablando en particular, á los acreedores, y tanteando el modo de llegar á un convenio que pueda ser aceptable y beneficioso para todos, pero sin formalizar la proposición, y sin concluir nada y dejando la deliberación á la junta. Y esto es lo que la prudencia aconseja, porque en otro caso sería difícil llegar al convenio por no estar explorada y preparada la voluntad de los acreedores.» Así explicaban los Sres. Reus y La Serna la doctrina del art. 1149 y esa explicación se ajusta á lo que el art. 899 prescribe. Si contra lo ordenado en él el quebrado pacta con alguno de sus acreedores un convenio particular, será nulo porque estos convenios particulares llevan envuelto el peligro y la idea de un fraude y son generalmente medios escogitados en favor de unos acreedores y en perjuicio de otros.

Respecto á lo establecido en el párrafo primero de este artículo, que concuerda con el 1149 del Código antiguo, el Tribunal Supremo, como doctrina, en sentencia de 20 de Marzo de 1873, establece lo siguiente: «Que el gerente de una Sociedad comanditaria no está autorizado por ningún artículo del Código de Comercio para ceder voluntariamente á los acreedores los bienes de aquélla sin el consentimiento de los demás socios; pues si fuere potestativo hacer esta clase de cesiones, sería fácil á los gerentes defraudar los intereses de sus consocios, y por eso el artículo citado previene que toda proposición formal de convenio debe hacerse en junta de acreedores debidamente constituida.»

Art. 900. Los acreedores singularmente privilegiados, los privilegiados y los hipotecarios podrán abstenerse de tomar parte en la resolución de la Junta sobre el convenio; y absteniéndose, éste no les parará perjuicio en sus respectivos derechos. (*Art. 520, Código francés.*)

Si, por el contrario, prefiriesen tener voz y voto en el convenio propuesto, serán comprendidos en las esperas ó quitas que la Junta acuerde, sin perjuicio del lugar y grado que corresponda al título de su crédito. (*Art. 1155, Cód. 1829; 513, ley belga; 508, párrafo 2º, Cód. francés; 834, italiano.*)

Concuerda este artículo con el 1155 del Código antiguo, que exponía los mismos preceptos en la forma siguiente:

«Art. 1155. Los acreedores de la quiebra con título de dominio, y los hipotecarios pueden abstenerse de tomar parte en la resolución de la jun-

ta sobre el convenio, y haciéndolo así no les pararán éstas perjuicio en sus respectivos derechos.

«Si, por el contrario, prefiriesen conservar voz y voto sobre el convenio que el quebrado haya propuesto, serán comprendidos en las esperas ó quitas que la junta acuerde, sin perjuicio del lugar y grado que corresponda al título de su crédito.»

Los Sres. Reus y La Serna comentaban este artículo, diciendo que con él «se había propuesto el legislador evitar que combinados los acreedores comunes perjudiquen con su acuerdo á un acreedor de dominio ó hipotecario que tiene un derecho preferente sobre ellos; pero al hacer la ley una excepción á su favor ha debido también hacer otra en gracia de los acreedores comunes sin perjudicar los derechos de aquéllos. Si los acreedores de dominio é hipotecarios se abstienen de tomar parte en la resolución de la junta sobre el convenio, conservan intactos sus derechos, sea cualquiera la manera como se celebre; por consiguiente, si los acreedores comunes nunca pueden perjudicar á los de dominio é hipotecarios sin la voluntad ó concurrencia de éstos, parece natural y lógico que, cuando en uso de la excepción con que la ley les favorece, no tomen parte en la resolución de la junta, tampoco se tenga en cuenta el importe de sus créditos para la votación.»

Discutían luego los comentaristas antes mencionados, si ciertos acreedores hipotecarios, como los de hipoteca legal anteriores á la publicación de la ley Hipotecaria, los acreedores alimenticios y otros podían considerarse comprendidos en la excepción del art. 1153. Hoy es inútil discutir esto, porque el art. 900, al transcribir esa excepción, lo hace refiriéndose á los acreedores singularmente privilegiados é hipotecarios, y al designarlos así, abarca taxativamente todos los que han de ser comprendidos en la regla de que se trata.

Otras dudas pueden suscitarse en lo que toca á los acreedores que á la vez sean hipotecarios y comunes, y acerca de ellos decían los Sres. La Serna y Reus:

«Respecto á los acreedores que tengan un crédito hipotecario y además otro común, creemos que podrán por lo que á éste se refiere tomar parte en la resolución de la junta, sin perjudicar su derecho hipotecario; pero antes deberán hacer esta salvedad.

«Cuando un acreedor hipotecario no toma parte en la resolución de la junta quedará intacto su derecho, y podrá desde luego reclamar su pago al quebrado, aun cuando en el convenio se haya concedido espera; pero puede suceder que un acreedor por 50.000 rs. sólo tenga hipotecada una finca que valga 25.000; ¿conservará el mismo privilegio por el resto? Indudablemente no, porque su derecho preferente sólo alcanza hasta el va-

lor de la cosa hipotecada, y en el resto se considera como simple escriturario (art. 1120), y por consiguiente no comprendido en la excepción del art. 1153. La demanda podrá presentarla por el total del crédito, pero el procedimiento sólo se dirigía, mediando convenio, contra las fincas hipotecadas, porque las demás quedan sujetas á las bases del convenio.»

Estamos completamente de acuerdo con la doctrina establecida en los dos párrafos que acabamos de copiar.

Art. 901. La proposición de convenio se discutirá y pondrá á votación, formando resolución el voto de un número de acreedores que compongan la mitad y uno más de los concurrentes, siempre que su interés en la quiebra cubra las tres quintas partes del total pasivo, deducido el importe de los créditos de los acreedores comprendidos en el párrafo primero del artículo anterior que hubieren usado del derecho consignado en dicho párrafo. (*Art. 1153, Cód. 1829; 169, Cód. alemán de las quiebras; 512, ley belga; 519, Cód. francés; 835, italiano.*)

Este artículo es copia del 1153 del Código antiguo, al que se han añadido las palabras *deducido el importe, etc.*, hasta el final, de acuerdo con la doctrina que hemos expuesto en comentarios anteriores y con la establecida por el Tribunal Supremo en diferentes sentencias, y entre otras, en la de 24 de Octubre de 1871, donde declaró «que teniendo los acreedores de dominio, hipotecarios y pignoraticios el derecho de abstenerse de tomar parte en la resolución de la junta, pueden excluirse sus créditos de la formación de la mayoría.» Por lo demás, no creemos necesario insistir en que para que esa mayoría se considere formada y sus acuerdos sean válidos, es preciso que concurren las dos circunstancias que indica el artículo 901; es decir, que se necesita que el acuerdo lo aprueben y autoricen la mitad más uno de los acreedores concurrentes, y además que estos acreedores que aprueban el acuerdo representen los tres quintos del pasivo, por lo menos. ®

Art. 902. Dentro de los ocho días siguientes á la celebración de la Junta en que se hubiere acordado el convenio, los acreedores disidentes y los que no hubieren concurrido á la Junta podrán oponerse á la aprobación del mismo. (*Arts. 173 y 174, Cód. alemán de las quiebras; 516 y 517, ley belga; 836, Cód. italiano.*)

Art. 903. Las únicas causas en que podrá fundarse la oposición al convenio serán:

1ª Defectos en las formas prescritas para la convocación, celebración y deliberación de la Junta. (Núm. 1º, art. 1157, Código 1829.)

2ª Falta de personalidad ó representación en alguno de los votantes, siempre que su voto decida la mayoría en número ó cantidad. (Núm. 3º, artículo 1157, Cód. 1829.)

3ª Inteligencias fraudulentas entre el deudor y uno ó más acreedores, ó de los acreedores entre sí para votar á favor del convenio. (Núm. 2º, art. 1157, Cód. 1829.)

4ª Exageración fraudulenta de créditos para procurar la mayoría de cantidad. (Núm. 4º, art. 1157, Cód. 1829.)

5ª Inexactitud fraudulenta en el balance general de los negocios del fallido, ó en los informes de los síndicos para facilitar la admisión de las proposiciones del deudor. (Arts. 172 y 173, Cód. alemán de las quiebras; 517, ley belga.)

Estos dos artículos concuerdan con el 1157 del Código antiguo, el cual ordenaba lo siguiente:

«Art. 1157. La aprobación del convenio no puede decretarse hasta después de transcurridos los ocho días siguientes á su celebración, dentro de los cuales, así los acreedores disidentes, como los que no concurrieron á la junta, podrán oponerse á la aprobación por alguna de las cuatro causas siguientes, y no por otro algún motivo:

»1ª Defecto en las formas prescritas para la convocación, celebración y deliberación de la junta.

»2ª Colusión por parte del deudor aceptada por algún acreedor de los concurrentes á la junta para votar en favor del convenio.

»3ª Falta de personalidad legítima en alguno de los que hubieren concurrido con su voto á formar la mayoría.

»4ª Exageración fraudulenta de crédito para constituir el interés que deben tener en la quiebra los que acuerden la resolución.»

Por lo que este artículo disponía y lo ordenado en el 903, se ve que, consecuentes los redactores del Código actual en su propósito de castigar el fraude donde quiera que se presente, han añadido á las causas que según la legislación antigua podían alegarse contra la aprobación del con-

venio celebrado entre el deudor y sus acreedores, la inexactitud fraudulenta en el balance general de los negocios del fallido ó en los informes de los síndicos para la admisión de las proposiciones del quebrado.

La oposición al convenio podrá fundarse en las causas que enumera el art. 903. Habrá que formularla en los ocho días siguientes al de la celebración de la junta y se tramitará conforme á lo prevenido en los artículos 1394 y 1395 de la ley de Enjuiciamiento civil. Si en el término establecido nadie se opone á la aprobación del convenio, habrá que practicar lo dispuesto en el art. 1396 de la ley de Enjuiciamiento; es decir, entonces llamará el Juez los autos, y en vista de la pieza de declaración de quiebra y de la de su calificación resolverá lo que corresponda.

Todo esto en el supuesto de que haya convenio, es decir, de que en la junta á que han sido convocados los acreedores para discutir las proposiciones de convenio del quebrado se llegue á un acuerdo. Pero ¿y si no se llegara? La ley no prevee este caso. Ni el Código mercantil, ni la ley de Enjuiciamiento observan nada respecto á él. Lo cual hace al señor Abella decir lo siguiente en sus notas al Código de 1883:

«Mucho nos extraña que el autor ó autores del vigente Código de Comercio, tan aficionados al detalle y á la minuciosidad, hayan omitido hacer siquiera fuese una aclaración en punto tan importante como en el de que no se reúna mayoría para aceptar el convenio. Puede muy bien reunirse mayoría de acreedores y no de créditos ó viceversa; y en este caso, ¿qué procede? Suponemos que suspender la deliberación hasta ocho días más tarde, como disponen la mayoría de los Códigos europeos; pero esto no deja de ser una suposición, y el redactor del Código, que en muchos artículos salta por encima de los límites que un trabajo de esta especie debe guardar y llega hasta invadir el terreno propio de una reglamentación especial por su carácter técnico, el autor de un Código que desmenuza los detalles y se recrea en buscar los diversos casos explicándolos con minuciosa prolijidad, ese mismo autor pasa por alto punto tan importante, sin que le llame la atención la rara igualdad que en esta materia guardan todos los Códigos; semejanza que debió haberle sorprendido, pues que sin duda alguna las diversas leyes mercantiles han sido objeto preferente de su estudio.»

Algo debía, en efecto, haberse dicho sobre ese caso que puede ocurrir. Nosotros, sin embargo, creemos que si las proposiciones de convenio del quebrado han sido desechadas, quedará terminado este incidente y los autos sobre quiebra seguirán la tramitación que la ley les señala, conforme á lo prevenido en el art. 873 del Código actual. De acuerdo con lo que ese mismo artículo previene, cuando no se reúna número bastante de votantes para la aprobación del convenio, debe entenderse

que ha sido desechado y obrar conforme á lo que más arriba indicamos. Pero es, se nos dirá, que acaso en una nueva é inmediata reunión podría llegarse al convenio. Es cierto, sin duda, que esto puede suceder; mas nada prohíbe al quebrado, si adquiere la convicción de que sus proposiciones van á ser admitidas, reproducirlas y hacer que de nuevo se convoque á los acreedores para que las discutan. Esta pretensión sería legal y admisible, porque la ley no limita el número de veces que el quebrado puede proponer á sus acreedores un convenio ó una tramitación.

Art. 904. Aprobado el convenio, y salvo lo dispuesto en el art. 900, será obligatorio para el fallido y para todos los acreedores cuyos créditos daten de época anterior á la declaración de quiebra, si hubieren sido citados en forma legal, ó si, habiéndoseles notificado la aprobación del convenio, no hubieren reclamado contra éste en los términos prevenidos en la ley de Enjuiciamiento civil, aun cuando no estén comprendidos en el balance ni hayan sido parte en el procedimiento. (*Art. 175, Cód. alemán de las quiebras; 519, ley belga; 840, Cód. italiano.*)

Vamos á estudiar ahora los efectos del convenio. Los artículos de esta Sección, que aun nos resta examinar, se refieren á ellos. El primero es el 904, cuyas disposiciones concuerdan con las de los artículos 4459 y 4460 del Código antiguo. Su actual redacción es, sin embargo, más amplia y suficiente que la que tenían en el Código derogado. El 904 fija con claridad á quiénes obliga el convenio. No obliga desde luego á los acreedores privilegiados de que trata el art. 900, á menos que ellos mismos prescindan, en la forma que allí se establece, de sus privilegios. Pero, aparte de estos acreedores, obliga á todos los demás, salvo las excepciones justificadísimas que el texto del 904 establece, excepciones fundadas en motivos de equidad, accidentales, y que necesariamente habian de ser objeto de una regla distinta. El fallido también debe cumplir el convenio. Él es el que principalmente ha de hacerlo, por las grandes responsabilidades que contrae y los indudables perjuicios que arrostra, si no cumple aquello á que acaba de obligarse para salvar el resto de su fortuna de una catástrofe cierta, que es lo que ordinariamente trata de hacerse en esta clase de pactos. La sanción de este deber del quebrado viene más adelante, en el art. 906.

Art. 905. En virtud del convenio, no mediando pacto expreso

en contrario, los créditos quedarán extinguidos en la parte de que se hubiere hecho remisión al quebrado, aun cuando le quedare algún sobrante de los bienes de la quiebra, ó posteriormente llegare á mejor fortuna.

De la naturaleza misma del convenio se desprende lo que este artículo dispone. El convenio puede consistir y de ordinario no consiste en otra cosa que en una quita ó en una espera. Si lo que se conviene es la espera, queda prorrogado hasta su término el vencimiento de las deudas que han entrado en el pacto. Si lo que se conviene es una quita, quedan extinguidas esas mismas deudas en la parte y por el tanto que se estipuló, y se las da en ese tanto por pagadas. Tal es la naturaleza del convenio, que sólo puede modificarse por un pacto en contrario; véase el art. 907.

Art. 906. Si el deudor convenido faltare al cumplimiento de lo estipulado, cualquiera de sus acreedores podrá pedir la rescisión del convenio y la continuación de la quiebra ante el Juez ó Tribunal que hubiere conocido de la misma. (*Art. 523, ley belga; 843, Cód. italiano; 181, Cód. alemán de las quiebras, dif.*)

Este artículo del Código vigente no tiene concordante en el antiguo; pero es una consecuencia natural de los principios sentados en todo este título, y sobre todo, de lo que ordena el 904. Al comentar éste ya dijimos que estaba aquí la sanción de los deberes que contrae el fallido. Si éste falta al cumplimiento de lo estipulado, cualquier acreedor puede pedir que se rescinda el convenio y continúe la quiebra, y los Tribunales deben acordarlo tan luego como se pruebe que, con efecto, el quebrado faltó á lo que se convino y á aquello á que él estaba obligado. Pierde de esa manera el quebrado las ventajas que había conseguido mediante el convenio y se ve de nuevo reducido á la aflictiva situación de que el mismo le sacó.

En cuanto á los acreedores, si alguno de ellos falta al convenio, reclamando al quebrado un pago antes del tiempo que se convino esperar, ó una cantidad, que en parte quedó extinguida por la quita acordada, los Tribunales denegarán su demanda en vista del conocimiento de los hechos y de las excepciones alegadas por el deudor, y considerando al acreedor que así procede litigante temerario, le condenarán al pago de las costas que con su temeridad haya causado.

Art. 907. En el caso de no haber mediado el pacto expreso de que habla el art. 905, los acreedores que no sean satisfechos íntegramente con lo que perciban del haber de la quiebra hasta el término de la liquidación de ésta, conservarán acción, por lo que se les reste en deber, sobre los bienes que ulteriormente adquiriera ó pueda adquirir el quebrado.

Este artículo debía ser un segundo párrafo del 905, cuyos preceptos completa. Es lógico que cuando se ha pactado, lo que constituye la base de esa disposición se cumpla en los términos que este artículo previene.

SECCIÓN QUINTA.

DE LOS DERECHOS DE LOS ACREEDORES EN CASO DE QUIEBRA, Y DE SU RESPECTIVA GRADUACIÓN.

Art. 908. Las mercaderías, efectos y cualquiera otra especie de bienes que existan en la masa de la quiebra, cuya propiedad no se hubiere transferido al quebrado por un título legal ó irrevocable, se considerarán de dominio ajeno y se pondrán á disposición de sus legítimos dueños, previo el reconocimiento de su derecho en Junta de acreedores ó en sentencia firme; reteniendo la masa los derechos que en dichos bienes pudieren corresponder al quebrado, en cuyo lugar quedará sustituida aquélla, siempre que cumplieren las obligaciones anejas á los mismos. (*Art. 1113, Cód. 1829; 35 y 36, Cód. alemán de las quiebras.*)

Este artículo transcribe lo dispuesto en el 4443 del Código antiguo. Es una consecuencia del derecho de propiedad, que sería violado ó desconocido si para satisfacer las deudas de uno se tomasen bienes de otra persona ajena por completo á la responsabilidad que se le exigiera.

Art. 909. Se considerarán comprendidos en el precepto del artículo anterior para los efectos señalados en él:

1º Los bienes dotales inestimados y los estimados que se conser-

varen en poder del marido, si constare su recibo por escritura pública inscrita con arreglo á los artículos 21 y 27 de este Código.

2º Los bienes parafernales que la mujer hubiere adquirido por título de herencia, legado ó donación, bien se hayan conservado en la forma que los recibió, bien se hayan subrogado ó invertido en otros, con tal que la inversión ó subrogación se haya inscrito en el Registro Mercantil conforme á lo dispuesto en los artículos citados en el número anterior.

3º Los bienes y efectos que el quebrado tuviere en depósito, administración, arrendamiento, alquiler ó usufructo.

4º Las mercaderías que el quebrado tuviere en su poder por comisión de compra, venta, tránsito ó entrega.

5º Las letras de cambio ó pagarés que, sin endoso ó expresión que transmitiere su propiedad, se hubieren remitido para su cobranza al quebrado, y las que hubiere adquirido por cuenta de otro, libradas ó endosadas directamente en favor del comitente.

6º Los caudales remitidos fuera de cuenta corriente al quebrado, y que éste tuviere en su poder, para entregar á persona determinada en nombre y por cuenta del comitente, ó para satisfacer obligaciones que hubieren de cumplirse en el domicilio de aquél.

7º Las cantidades que estuvieren debiendo al quebrado por ventas hechas de cuenta ajena, y las letras ó pagarés de igual procedencia que obraren en su poder, aunque no estuvieren extendidas en favor del dueño de las mercaderías vendidas, siempre que se pruebe que la obligación procede de ellas y que existían en poder del quebrado por cuenta del propietario para hacerlas efectivas y remitirle los fondos á su tiempo, lo cual se presumirá de derecho si la partida no estuviere pasada en cuenta corriente entre ambos.

8º Los géneros vendidos al quebrado á pagar al contado y no satisfechos en todo ó en parte, ínterin subsistan embalados en los almacenes del quebrado, ó en los términos en que se hizo la entrega, y en estado de distinguirse específicamente por las marcas ó números de los fardos ó bultos.

9º Las mercaderías que el quebrado hubiere comprado al fiado,

Art. 907. En el caso de no haber mediado el pacto expreso de que habla el art. 905, los acreedores que no sean satisfechos íntegramente con lo que perciban del haber de la quiebra hasta el término de la liquidación de ésta, conservarán acción, por lo que se les reste en deber, sobre los bienes que ulteriormente adquiriera ó pueda adquirir el quebrado.

Este artículo debía ser un segundo párrafo del 905, cuyos preceptos completa. Es lógico que cuando se ha pactado, lo que constituye la base de esa disposición se cumpla en los términos que este artículo previene.

SECCIÓN QUINTA.

DE LOS DERECHOS DE LOS ACREEDORES EN CASO DE QUIEBRA, Y DE SU RESPECTIVA GRADUACIÓN.

Art. 908. Las mercaderías, efectos y cualquiera otra especie de bienes que existan en la masa de la quiebra, cuya propiedad no se hubiere transferido al quebrado por un título legal ó irrevocable, se considerarán de dominio ajeno y se pondrán á disposición de sus legítimos dueños, previo el reconocimiento de su derecho en Junta de acreedores ó en sentencia firme; reteniendo la masa los derechos que en dichos bienes pudieren corresponder al quebrado, en cuyo lugar quedará sustituida aquélla, siempre que cumplieren las obligaciones anejas á los mismos. (*Art. 1113, Cód. 1829; 35 y 36, Cód. alemán de las quiebras.*)

Este artículo transcribe lo dispuesto en el 4443 del Código antiguo. Es una consecuencia del derecho de propiedad, que sería violado ó desconocido si para satisfacer las deudas de uno se tomasen bienes de otra persona ajena por completo á la responsabilidad que se le exigiera.

Art. 909. Se considerarán comprendidos en el precepto del artículo anterior para los efectos señalados en él:

1º Los bienes dotales inestimados y los estimados que se conser-

varen en poder del marido, si constare su recibo por escritura pública inscrita con arreglo á los artículos 21 y 27 de este Código.

2º Los bienes parafernales que la mujer hubiere adquirido por título de herencia, legado ó donación, bien se hayan conservado en la forma que los recibió, bien se hayan subrogado ó invertido en otros, con tal que la inversión ó subrogación se haya inscrito en el Registro Mercantil conforme á lo dispuesto en los artículos citados en el número anterior.

3º Los bienes y efectos que el quebrado tuviere en depósito, administración, arrendamiento, alquiler ó usufructo.

4º Las mercaderías que el quebrado tuviere en su poder por comisión de compra, venta, tránsito ó entrega.

5º Las letras de cambio ó pagarés que, sin endoso ó expresión que transmitiere su propiedad, se hubieren remitido para su cobranza al quebrado, y las que hubiere adquirido por cuenta de otro, libradas ó endosadas directamente en favor del comitente.

6º Los caudales remitidos fuera de cuenta corriente al quebrado, y que éste tuviere en su poder, para entregar á persona determinada en nombre y por cuenta del comitente, ó para satisfacer obligaciones que hubieren de cumplirse en el domicilio de aquél.

7º Las cantidades que estuvieren debiendo al quebrado por ventas hechas de cuenta ajena, y las letras ó pagarés de igual procedencia que obraren en su poder, aunque no estuvieren extendidas en favor del dueño de las mercaderías vendidas, siempre que se pruebe que la obligación procede de ellas y que existían en poder del quebrado por cuenta del propietario para hacerlas efectivas y remitirle los fondos á su tiempo, lo cual se presumirá de derecho si la partida no estuviere pasada en cuenta corriente entre ambos. (R)

8º Los géneros vendidos al quebrado á pagar al contado y no satisfechos en todo ó en parte, ínterin subsistan embalados en los almacenes del quebrado, ó en los términos en que se hizo la entrega, y en estado de distinguirse específicamente por las marcas ó números de los fardos ó bultos.

9º Las mercaderías que el quebrado hubiere comprado al fiado,

mientras no se le hubiere hecho la entrega material de ellas en sus almacenes ó en paraje convenido para hacerla, y aquellas cuyos conocimientos ó cartas de porte se le hubieren remitido, después de cargadas, de orden y por cuenta y riesgo del comprador.

En los casos de este número y del 8º, los síndicos podrán detener los géneros comprados ó reclamarlos para la masa, pagando su precio al vendedor. (*Art. 1114, Cód. 1829; 35, 36, 37, 38, 40 y 41, Cód. alemán de las quiebras; 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560 y 573, ley belga; 574, 575, 576 y 577, Cód. francés; 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 802, 803 y 804, italiano.*)

Concuera este artículo con el 1114 del Código antiguo, y explica y completa el anterior, enumerando las diferentes clases de bienes á que el 908 se refiere, con el propósito de que no se susciten dudas en materia tan importante como es esta, que excluye de la acción de los acreedores ciertas cosas ajenas al quebrado; pero que por accidente se pueden hallar en su poder.

El núm. 1º, en el art. 1114 y en el 909, se refiere á los bienes dotales. Se considerarán de dominio ajeno, y se pondrán á disposición de la mujer ó hijos del quebrado, según los casos, los bienes existentes en la masa de la quiebra que sean dotales inestimados ó dotales estimados y conservados en poder del marido, siempre que constare su recibo por escritura pública inscrita en la forma que previenen los artículos 21 y 27 de este Código; es decir, inscrita en el Registro mercantil, en la hoja de inscripción del comerciante de que se trate. La mujer ó sus causahabientes son dueños de los bienes dotales que se encuentren en poder del marido, y si éste hubiere vendido los estimados que recibió la mujer ó sus causahabientes, son, por ellos, acreedores privilegiados de la quiebra.

Núm. 2º. Se refiere, en el art. 1114 y en el 909, á los parafernales. Acerca de él, decían los Sres. La Serna y Reus lo que vamos á copiar:

«Bienes parafernales ó extradotales son los que, no correspondiendo á la clase de dotales, han sido adquiridos por la mujer por título lucrativo, pues si lo son por título oneroso como adquiridos durante el matrimonio, corresponderán á la sociedad legal entre los cónyuges. La mujer retiene su dominio, mientras no se enajenan, y á él corresponde el derecho de reivindicarlos; no pertenecen, por lo tanto, al marido, ni aun en los casos que él los administre, y así la mujer permanece su dueña, ó como aquí se dice, su acreedora de dominio. Cuando los enajena, si los

bienes son subrogados por otros, se entiende que la que era dueña de los primeros lo es de los segundos.

»El Código sólo habla de los bienes correspondientes á las mujeres cuyos maridos son comerciantes, pero no así de las que, casadas, ejercen el comercio en las formas y con las condiciones que les está permitido, y de que queda hecha mención en el lugar correspondiente. Si ocurriere, pues, que una de estas mujeres hiciera quiebra, y fueran ocupados los bienes del marido con los suyos por la presunción legal de que se reputan bienes comunes de los cónyuges todos aquellos que no se acredite que corresponden á uno de ellos en particular, el marido, como dueño, podrá reclamar y deberá obtener los que sean de su pertenencia y no resulten afectos á los contratos de su mujer, del mismo modo que la mujer del comerciante, según queda dicho, puede sacar los bienes dotales y parafernales que existan en los términos antes expresados.»

Núm. 3º Se considerarán igualmente de dominio ajeno, y se pondrán á disposición de los que resultaren ser sus dueños, los bienes y efectos que apareciesen en la masa de la quiebra, y que resultare que el quebrado los tiene en depósito, administración, arrendamiento, alquiler ó usufructo. «Clara es—decían los comentaristas antes citados—la razón de este número. Ni por el depósito, ni por la administración, ni por el arrendamiento, ni por el usufructo se transmite el dominio de las cosas; queda dueño de ellas el que lo era antes: el quebrado es del todo extraño á su propiedad, y por lo tanto los bienes dados de cualquiera de estos modos, como que son ajenos, no pueden ser comprendidos entre los del quebrado: sus verdaderos dueños tienen la facultad de reivindicarlos, sea quien quiera su poseedor.

»Esto no presenta dificultad cuando se trata de bienes raíces, ni aun de los muebles que no sean cosas fungibles, ó que siendo fungibles, permanezcan en poder del depositario, de modo que sean conocidos y no se hallen confundidos con otros. Pero si estas cosas fungibles están confundidas con otras ó han dejado de estar en poder del marido, ¿estarán comprendidas en este artículo, y se considerará al que las dió del modo que en él se dice, como acreedor del dominio? Hemos visto acerca de este punto discurrir de un modo diferente del nuestro. Algunos suponen que en tanto hay lugar lo que aquí se dice del dinero, ó cualquier otra cosa fungible, en cuanto no se haya confundido con otras de su clase y permanezca en poder del quebrado: según éstos, el depósito de dinero en tanto hará al deponente acreedor de dominio, en cuanto se haya entregado en un saco cerrado y sellado sin que haya la menor sospecha de violación, y se acredite que es el mismo depositado. Lo que de éste se dice, podría por igualdad de razón hacerse extensivo á los granos, á los caldos

y á las demás cosas, que cuando empiezan á entrar en circulación, no tienen signos especiales para que el dueño que fué de ellos los distinga de otras cosas de su mismo género, calidad y bondad.

«No nos parece que esta es la verdadera inteligencia del artículo; los que así opinan, han confundido la preferencia que aquí se da, tanto á los dueños como á los que no lo son, en las cosas depositadas, administradas, arrendadas ó usufructuadas, con el dominio: la preferencia es de todos: el dominio sólo de los que son dueños: éstos tienen, además de lo que á todos los comprendidos en este artículo se concede, la reivindicación; aquellos se limitan á la preferencia, con la que pocas veces dejarán de ser reintegrados. En una palabra, los que como dueños representaron, dieron en administración, arriendo ó usufructo una cosa inmueble, ó que siendo mueble está en poder del quebrado sin confundirse con otras, siguen siendo dueños, según el Derecho civil, y tienen todos los derechos anejos al dominio, y además, según este artículo, son clasificados como acreedores de dominio: mas cuando las cosas son fungibles y no permanecen en poder del quebrado sin confundirse con otras, no tendrá su antiguo dueño la reivindicación y los demás derechos consecuencia del dominio, pero sí la consideración del acreedor del dominio que les da este artículo.

«Para demostrar más que tal y no otra es la inteligencia de este número, llamamos la atención sobre la circunstancia de no expresarse, como se hace en otras del mismo artículo, que los bienes han de estar en poder del quebrado, y es que en esta ocasión al depositario que ha dejado de poseer la cosa se le ha aplicado la sabida regla de que se reputa que posee el que por dolo dejó de poseer.

«Véanse, para completar esta teoría, la ley de Bancos de 28 de Enero de 1856, restablecida por el art. 46 de la de 19 de Marzo de 1874, y la de 9 de Julio de 1862 sobre Compañías generales de depósitos, para comprender los derechos que dan ciertos documentos y resguardos, y el concepto en que la ley tiene á sus herederos.»

Las mercaderías que el quebrado tuviere en su poder, según el núm. 4º de uno y otro artículo, por comisión de compra, venta, trámite ó entrega, están sujetas á la misma regla. El dueño de esas mercancías es el comitente, el comisionista, y comisionista debe reputarse al comerciante que las tiene en su poder, las posee sólo como en depósito. Si abusando de sus facultades el comerciante quebrado hubiere vendido las mercaderías y no hubiera recibido el precio, el dueño de los géneros, podrá reivindicar dicho precio, según la regla de Derecho: *pretium succedit loco rei*. Si el precio se ha entregado al quebrado, el dueño de las mercancías no podrá ya reclamarlo, en virtud de lo que dispone el artículo que estamos comentando. Entonces, confundida la cantidad que representa ese precio con

el activo de la quiebra, sigue unida á él, y el dueño de las mercancías ocupa entre los acreedores no privilegiados el lugar que le corresponda.

Las Ordenanzas de Bilbao ordenaron que cuando el comisionista vendiera garantizando el cobro y quebrara también el comprador, tuviera el comitente derecho á elegir entre los dos y presentarse á la quiebra que prefiriera. Pero no podría, y esto es lógico, presentarse á ambas.

Núm. 5º En cuanto á éste, nada hay que advertir después de dicho lo que expresamos acerca del anterior, porque ya se sabe que las letras ó pagarés sin endoso no se transmiten, y que los endosos á los cuales falta la excepción del valor ó de la fecha, se entienden sencillas comisiones de cobro. Estas letras ó pagarés son de la propiedad del comitente, quien puede reclamarlos del comisionista y extraerlos de la masa de la quiebra si el comisionista quebró. Las letras y pagarés adquiridos por el quebrado por cuenta de otro están en el mismo caso, son propiedad del tercero por cuya cuenta los adquirió el quebrado.

Ocurre, por último, una duda. Lo que en este número se dice de letras ó pagarés, ¿será extensivo á los demás documentos endosables, análogos á aquéllos y que puedan encontrarse en el mismo caso? Los Sres. La Serna y Reus contestaban esta pregunta afirmativamente, y nosotros opinamos como ellos. «Lo mismo debe decirse, añaden, por otra parte, de los créditos no endosables que estuvieran en comisión ó de cualquier otro modo que no traspase el dominio al quebrado, ó á otras personas á quienes éste los hubiere entregado para su cobranza, bien sean los créditos comerciales ó comunes, porque en ningún caso corresponde al quebrado su dominio.» Lo cual es obvio, si se atiende á que, según los términos del art. 908, que más de una vez hemos de recordar en este comentario, se considerarán de dominio ajeno, y se pondrán á disposición de sus legítimos dueños, las mercaderías, efectos y cualquiera otra especie de bienes, cuya propiedad no se hubiere transferido al quebrado por un título legal ó irrevocable.

Núm. 6º Los Sres. La Serna y Reus dicen acerca de él: «Por cuenta corriente se entiende la que el comerciante lleva en el libro mayor por debe y ha de haber con cada uno de sus corresponsales. Esto supuesto, cuando los caudales se remitieron al quebrado fuera de cuenta corriente y para entregarlos por la del comitente á persona determinada, el quebrado tuvo sólo el carácter de comisionista para hacer la entrega; fué sólo una especie de depositario mientras estuviera en su poder lo remitido, pero no adquirió en ello dominio, el cual continúa permaneciendo íntegramente en el remitente hasta que queda hecha la entrega en los términos prevenidos en el mandato ó comisión. Lo mismo sucede en el caso de que las cantidades remitidas tengan el objeto exclusivo de satis-

facen obligaciones determinadas. No sucede otro tanto cuando las cantidades se remiten por cuenta corriente, porque entonces presume la ley que el remitente ha querido trasladar su dominio al quebrado ó bien en pago de lo que éste hubiere antes anticipado por él, ó bien de lo que tiene que recibir. Hay, pues, en este caso á favor del quebrado una traslación de dominio que no había en el anterior; y el perjudicado, por lo tanto, será considerado como acreedor común sin privilegio de ninguna clase.»

En cuanto al núm. 7º, hay que advertir que es razonable lo que dispone, porque así como los géneros recibidos y tenidos en comisión son de la propiedad del comitente, así también vendidos estos géneros y no pagado su importe al comisionista, que es el quebrado, quien los compró debe abonarlos, no á éste, sino al comitente. El precio en este caso reemplaza á la cosa misma. No sucede esto con las cantidades que de las ventas hubiere percibido el quebrado: éstas se incorporarán á sus bienes, y por lo que concierne al comitente, antiguo dueño de los efectos vendidos, será considerado como acreedor común. En un caso, en el primero, existe, si no la cosa misma, lo que la subroga, y en el segundo no.

Las letras y pagarés que obren en poder del quebrado para pago de ventas que hubiese hecho por cuenta de otro, aunque no estén extendidas á nombre de éste, siempre que se pruebe su procedencia, no son el pago ya realizado, sino la promesa de pagar, que debe considerarse como cantidad debida. Ya hemos dicho que el precio no recibido reemplaza á la cosa misma. Aquí, pues, se verifica la misma subrogación de que hablamos en el párrafo anterior.

Núm. 8º Los comentadores de este precepto, tal como lo afirmaba el Código antiguo, que lo hacía en los mismos términos que éste, le añadieron el siguiente comentario:

«Realmente la venta en este caso, está, no sólo perfeccionada, sino también consumada y transmitido al comprador el dominio de lo vendido. No puede, pues, decirse, que el vendedor es dueño por más que consideraciones muy atendibles lo equiparen á él. El que vende al contado lo hace bajo la inteligencia que se le va á pagar el precio, y si bien esto no es una venta condicional, no deja por ello de ser justo el precepto del Código en que, partiendo de una especie de ficción legal, por la que se supone continuado el dominio en el que lo perdió, impiden que sean para la masa de acreedores los efectos á que el artículo se refiere, cuando no han pasado á otras manos, ni estén sujetos directa é inmediatamente á otras obligaciones legítimas.

»Lo que en este artículo se ordena, no es aplicable al caso en que no hayan sido entregados al quebrado los efectos vendidos: en su retención

tiene el vendedor medio más directo y eficaz para no ser perjudicado.»

Núm. 9º. Los Sres. Reus y La Serna dicen acerca de este número:

«Si las mercaderías fuesen de aquellas que por lo común no se depositan en almacenes, como mármoles, piedras de canteras, etc., ¿habría lugar á su reivindicación si no hubiese designado sitio donde hacer la entrega? Las circunstancias que ocurran en cada caso particular serán las únicas que podrán contribuir á resolver debidamente esta cuestión: si aquellas mercaderías permanecen bajo la custodia y cuidado del vendedor, tendrá derecho á reivindicarlas; pero si el comprador las depositó en un paraje público ó particular, permaneciendo bajo su cuidado y responsabilidad, entonces la entrega debe considerarse como hecha, y aquel local ha de tenerse como almacén suyo.—El contenido de este párrafo debe considerarse extensivo á las compras hechas por un comisionista por cuenta de otro, en caso de quebrar éste, pues debe tenersele subrogado en los derechos y acciones del vendedor.

»Aunque en este caso, además, el contrato de compra y venta está perfeccionado, no se ha transferido al comprador el dominio de lo comprado: tiene un título para adquirir, mas le falta el modo, porque no ha mediado aún la tradición, ó lo que es lo mismo, tiene un derecho á la cosa, mas no derecho *en* la cosa: el dominio permanece en el vendedor: hé aquí por qué sin violentar las cosas se puede y debe considerarse como acreedor de dominio, pues que es dueño en el sentido legal de la palabra. Lo que se hace, pues, en este caso, es rescindir la venta en beneficio del vendedor para no obligarle á dar lo que es suyo sin ser debidamente satisfecho, lo que es de temer que se verifique en vista de la quiebra. No sucede lo mismo en el caso de que ya haya sido entregada la cosa vendida al quebrado; éste ha adquirido su dominio y sólo es responsable del precio, por lo que es un acreedor común que no puede alegar título ninguno de dominio.»

Art. 910. Igualmente se considerará comprendido en el precepto del art. 908, para los efectos determinados en el mismo, el importe de los billetes en circulación de los Bancos de emisión, en las quiebras de estos establecimientos.

Este artículo ha sido introducido en el Código vigente como todos los relativos á los Bancos de emisión. Responde á la idea de que es de dominio ajeno el importe de los billetes emitidos bajo las formalidades indicadas en el lugar oportuno y que realmente se hubieran puesto en circulación. Así lo establece el preámbulo que antecede al Código actual.

Art. 911. Con el producto de los bienes de la quiebra, hechas las deducciones que prescriben los artículos anteriores, se pagará á los acreedores con arreglo á lo establecido en los artículos siguientes.

Este artículo encierra una declaración que es lógica dadas las premisas sentadas anteriormente. En los que vamos examinando se ha visto qué bienes, objetos, efectos ó valores hay que apartar de la masa de la quiebra. Separado todo eso, lo que queda ¿de quién es? ¿A qué se ha de aplicar? Lo que queda es del quebrado y se ha de aplicar á satisfacer los créditos presentados á la quiebra. ¿De qué manera? Esto es lo que nos dirán los artículos sucesivos, donde se establecen los principios á que ha de ajustarse la graduación de los créditos.

Art. 912. La graduación de créditos se hará dividiéndolos en dos secciones: la primera comprenderá los créditos que hayan de ser satisfechos con el producto de los bienes muebles de la quiebra, y la segunda los que hayan de pagarse con el producto de los inmuebles. (*Art. 39, Cód. alemán de las quiebras; 547 y 548, belga.*)

En este artículo se introduce una importante modificación respecto á la graduación de los créditos. Antes no era necesario dividir éstos en dos grandes secciones. Ahora lo es. ¿Por qué? La exposición de motivos que precede al Código nos lo dirá. He aquí cómo se expresa:

«El proyecto introduce importantes cambios en las reglas generales que, según la legislación actual, fijan el orden con que han de pagarse los diversos créditos reconocidos contra el quebrado cuando los bienes del mismo no alcanzan á cubrirlos íntegramente. El Código de Comercio, siguiendo al Derecho civil que estaba vigente en la época de su promulgación, establece el orden de prelación de los créditos, considerando en conjunto y como formando una sola masa todos los bienes del fallido, así muebles como inmuebles, excepción hecha de ciertos créditos sobre las naves.

«Pero habiéndose alterado profundamente el Derecho civil por virtud del planteamiento del nuevo sistema hipotecario, el cual no reconoce sobre los bienes inmuebles, en perjuicio de tercero, otros créditos que los inscritos, y sin más preferencia que la que nace de la prioridad de la inscripción, las disposiciones del Código de Comercio sobre graduación de acreedores han quedado implícitamente derogadas, pues los créditos sin-

gularmente privilegiados y los asegurados con hipotecas tácitas ó legales, ceden ante los inscritos en los libros del Registro.

»Por otra parte, la ley mercantil declara especialmente sujetos ciertos bienes muebles á la responsabilidad de determinadas obligaciones, las cuales deben hacerse efectivas en ellos, con preferencia á cualesquiera otras y con independencia de la masa general de acreedores. Y como el estado de quiebra se ha introducido para estimular y fomentar el desarrollo del crédito, cuando no exista motivo especial de preferencia en favor de algunos créditos, la ley debe dársela, tratándose de acreedores comunes, á los que lo sean por operaciones mercantiles.

»En estos principios fundamentales del Derecho moderno, acertadamente combinados, descansan las disposiciones del proyecto que fijan la graduación de los créditos en las quiebras, distinguiendo los que deben hacerse efectivos con el producto de los bienes muebles y los que deben pagarse con el de los raíces.»

Art. 913. La prelación de los acreedores de la primera sección se establecerá por el orden siguiente:

1º Los acreedores singularmente privilegiados, por este orden:

A. Los acreedores por gastos de entierro, funeral y testamentaria.

B. Los acreedores alimenticios, ó sean los que hubieren suministrado alimentos al quebrado ó su familia.

C. Los acreedores por trabajo personal, comprendiendo á los dependientes de comercio por los seis últimos meses anteriores á la quiebra.

2º Los privilegiados que tuvieren consignado un derecho preferente en este Código.

3º Los privilegiados por derecho común, y los hipotecarios legales en los casos en que, con arreglo al mismo derecho, le tuvieren de prelación sobre los bienes muebles.

4º Los acreedores escriturarios conjuntamente con los que lo fueren por títulos ó contratos mercantiles en que hubieren intervenido Agente ó Corredor.

5º Los acreedores comunes por operaciones mercantiles.

6º Los acreedores comunes por Derecho civil. (*Art. 1123, Cód.*)

digo de 1829; 54 y 55, alemán de las quiebras; 542, 543, 544, 545 y 546, belga.)

Art. 914. La prelación en el pago á los acreedores de la segunda sección se sujetará al orden siguiente:

1º Los acreedores con derecho real, en los términos y por el orden establecido en la ley Hipotecaria.

2º Los acreedores singularmente privilegiados y demás enumerados en el artículo anterior, por el orden establecido en el mismo.

Estos artículos desenvuelven y aplican á las diversas clases ú órdenes de acreedores el principio establecido en el artículo anterior, y además fijan de una manera clara, que no se presta á dudas, la prelación con que han de pagarse los diversos créditos que se presentan á una quiebra, enmendando y modificando los artículos que dedicaba á esta materia el Código de 1829, que la trataban de un modo deficiente é incompleto. Ahora no creemos que se susciten dificultades sobre la inteligencia de aquellas disposiciones, y los fallos de los Tribunales contribuirán á este resultado.

La división de las secciones responde, además de lo que hemos advertido al comentar el art. 912, á estas exigencias. Los bienes muebles no están por lo general afectos á determinadas obligaciones y los inmuebles suelen estarlo. De los primeros habría que pagar los acreedores singularmente privilegiados, que no siempre pueden satisfacerse con cargo á los segundos, por los gravámenes de carácter real que pesan sobre ellos. El medio adoptado á fin de hacerlo así, es el más oportuno y el que permite que estas operaciones se lleven á cabo con mayor rapidez.

Lo primero que habrá que hacer, pues, ahora, cuando se trate de graduar los créditos presentados, es dividirlos en esas dos secciones. En la primera y en el primer lugar van los acreedores singularmente privilegiados, conservando entre sí el orden que se les establece y siendo preferidos en primer término los acreedores por gastos de entierro, funeral y testamentaria, y después de ellos los alimenticios, acerca de los cuales decían los comentaristas del Código antiguo lo siguiente:

«Los acreedores alimenticios, esto es, todos aquellos que hubieren suministrado los alimentos precisos para el quebrado y su familia, siempre que dichos créditos no procedieran de operaciones mercantiles, debiéndose incluir entre aquéllos, á nuestro entender, los salarios de los criados y empleados habitualmente en el establecimiento de comercio, lo mismo que los alquileres de la habitación, pues tanto unos como otros se

reputan créditos alimenticios. Aunque el Código nada dice en cuanto á los gastos de la última enfermedad del quebrado, antes de ser declarado en quiebra, es tal el favor que esencialmente los acompaña, que en nuestra opinión el silencio y concisión de la ley no debe perjudicarles; así como por una razón de analogía, parécenos que si la enfermedad se prolongase después de la quiebra, deberían suministrársele de la masa común los recursos necesarios.»

Estamos conformes con esta explicación de lo que debe entenderse por acreedores alimenticios. Hay que deducir de ellos, sin embargo, los acreedores por trabajo personal, que forman el tercer grupo de los singularmente privilegiados con arreglo á la ley actual, y entre los cuales debe comprenderse á los dependientes del establecimiento de comercio quebrado por sus haberes, soldadas de los seis últimos meses anteriores á la quiebra. Esto se hace en consideración á que los servicios de esos dependientes son análogos á los de los demás acreedores por trabajo personal, y á que no hay que ver en ellos tan sólo el contrato de comisión que los liga á su principal y que hace, de las obligaciones mutuamente contraídas allí, obligaciones mercantiles.

Después de los singularmente privilegiados, vienen los privilegiados que tuvieron consignado un derecho preferente en el Código de Comercio, como son los que tienen créditos contra las naves, los consignatarios sobre los objetos que se les hubieren remitido con las formalidades prescritas en la ley, los acreedores por gastos de transporte de las cosas transportadas, los acreedores de los Agentes de cambio respecto de las fianzas por razón de las operaciones de su oficio.

El tercer grupo de acreedores de la primera sección, lo forman los privilegiados por derecho común y los hipotecarios legales en los casos en que, con arreglo al mismo derecho, le tuvieren de prelación sobre los bienes muebles. Acerca de los acreedores hipotecarios legales conviene tener en cuenta las variaciones introducidas en nuestra legislación en época reciente, que los Sres. Reus y La Serna indicaban en sus comentarios al Código anterior.

«Al publicarse dicho Código tenían hipoteca legal:

»El fisco, por todo lo que se le debía en los bienes de sus deudores, en los de sus administradores y recaudadores por sus descubiertos, y en los que contratan con él para el cumplimiento de sus obligaciones.

»La mujer, por razón de la dote y de los bienes parafernales que había administrado su marido sobre los bienes de éste.

»El marido, en los bienes del que había prometido dotar á su mujer.

»El hijo, en los bienes del padre administrador y usufructuario de su peculio adventicio por razón de los que hubiese enajenado indebidamente.

»El hijo del primer matrimonio, en los bienes de la madre que contraía segundas nupcias, por las donaciones y arras que había recibido del padre, que aquella tenía obligación de reservar.

»El hijo del primer matrimonio, en los bienes del padre que contraía segundas nupcias por lo recibido de la madre, que estaba obligado á reservar.

»El hijo del primer matrimonio, en los bienes de la madre y del que se había casado con ella en segundas nupcias, si continuaban desempeñando su tutela por lo que á este cargo se refería.

»El menor, en los bienes del tutor ó curador desde que entraban en el cargo hasta que daban cuentas.

»El pupilo, en la cosa comprada con su dinero.

»El legatario, en los bienes del testador por lo que le dejó, y en lo que había dejado á otro con la obligación de pagarle.

»A esta clase de hipotecas legales había que agregar otras, á que se les daba también el nombre de legales convencionales, denominación dimanada de que siendo en un principio convencionales en los casos en que se establecían expresamente, llegaron á generalizarse en todos los contratos, de modo que vinieron á sobreentenderse, y llegaron á ser hipotecas legales. A esta clase pertenecían:

»La que tenía el dueño en una casa dada en arrendamiento para cobrar los alquileres en las cosas propias del inquilino que se hallara en ella.

»La que tenía el dueño de una finca rústica en los frutos que producir.

»La del que había prestado dinero para construir ó reparar un edificio, en el edificio construido ó reparado. Estos acreedores son conocidos con el nombre de refaccionarios, y así se denominan sus créditos en el artículo que anotamos.

»Si tuviéramos que entrar en la explicación de la extensión y limitaciones de cada una de estas clases de créditos, tendríamos que descender á pormenores que no son propios del Derecho mercantil, sino del Derecho civil. Por lo que toca á su prelación respectiva, nos dispensa de hacerlo el artículo que anotamos, al adoptar por regla que la antigüedad de la fecha es la que decide del orden con que deben ser reintegrados, exceptuando sólo á los refaccionarios, á los que deja intacto su privilegio de prelación. (Pueden verse sobre hipotecas las leyes del tit. XIII de la Partida 5^a.)

»A las hipotecas de que queda hecha mención, debemos añadir otra tercera clase, la de las hipotecas judiciales, que se prestaban en juicio por mandato judicial, y que tenían un carácter generalmente transitorio; ta-

les eran las que se daban para arraigar el juicio, garantir su pago y otras semejantes, sujetas por el Código, en lo que á las quiebras se refiere, á la regla general de que la antigüedad es la única regla de preferencia, sin más excepción que la hipoteca por créditos refaccionarios.

»Respecto de la hipoteca convencional debe advertirse, que para que produjera efectos debía haberse tomado razón de ella oportunamente en el Registro de hipotecas de la cabeza del partido judicial en que estaban sitas las fincas.

»Tal era el estado de nuestro Derecho al publicarse el Código de Comercio, y el que ha prevalecido hasta la publicación de la ley Hipotecaria. Esta ha hecho graves y profundas alteraciones en nuestro Derecho, que, como es natural, alcanzan al Código de Comercio en lo que se refiere á las hipotecas, respecto á las cuales hay que estar al Derecho novísimo introducido, sustituyendo al antiguo sistema, completamente desacreditado, otro que, protegiendo y garantizando la propiedad, y saliendo al encuentro de escandalosos estelionatos, permitiera prestar con seguridad sobre bienes inmuebles, adquiridos sin temor de perderlos por la ocultación dolosa de enajenaciones anteriores hechas por sus dueños, facilitara la creación de Bancos de crédito territorial y diera certidumbre al dominio.

»En virtud de esta ley, las hipotecas deben ser siempre expresas: sólo perjudican á tercero las que están inscritas, y ninguno tiene preferencia sobre el que haya inscrito un derecho hipotecario anterior. (Art. 25 de la ley Hipotecaria.)

»No se han desatendido por esto los derechos legítimos de los menores, de los hijos de familia, de las mujeres casadas y de los incapacitados, adoptando medidas previsoras para que las antiguas hipotecas generales, tácitas y no inscritas, que de hecho venían con frecuencia á ser ineficaces, fueran reemplazadas por otras expresas, especiales é inscritas que aseguren los derechos de una manera ineludible, contra la cual se estrellaran los fraudes, las malas artes y las confabulaciones ilegales de que tan continuos ejemplos se presentaban.

»No podemos aquí entrar en el examen de este sistema, ni exponer sus principios, ni explicar sus preceptos, ni descender siquiera á los puntos que más contacto tienen con las disposiciones de que hemos hecho mención en esta nota.

»La frase *hipoteca legal*, ya ha perdido su significación antigua: no supone un gravamen á que están sujetas fincas indeterminadas para garantir ciertas obligaciones: significa sólo el derecho ó la obligación de pedir ó obtener una hipoteca especial y determinada que se ha de inscribir para que perjudique á tercero, y que ha de recaer sobre bienes in-

muebles. La ley, con escrupulosa diligencia, se abstiene de constituirse en tutor de quien no lo necesita; pero establece prudentes reglas y precauciones saludables á favor de las personas que por su debilidad ó por estar sujetas á potestad pueden sufrir daño en sus derechos.

«Cierto es que aún no ha llegado el día de que queden extinguidas las hipotecas legales, generales, tácitas ó indeterminadas que se constituirían por ministerio de la ley antes de que empezara á regir la ley Hipotecaria; pero es de esperar que no tardarán en entrar por completo dentro de todas las condiciones del nuevo sistema, con aplauso general y con el de los mismos interesados, que no comprenden bien aún el beneficio que de ella han de reportar.

«A las hipotecas judiciales de que hablamos en esta nota al tratar de la legislación que hasta los últimos tiempos ha regido, y que aun sirve para graduar los derechos creados á su sombra, han sustituido las anotaciones preventivas.

«Estas no convierten en real el crédito que es puramente personal, ni dan vida á derechos hipotecarios; se limitan á asegurar las consecuencias de los pleitos, saliendo al encuentro de los medios reprobados de que podría valerse el deudor ó el demandado para anular el derecho del demandante, ó se limitan á asegurar derechos reales existentes, ó los que, por no ser definitivos, ó por no estar bien determinados, no pueden inscribirse. Nos limitamos á hacer esta indicación: ni es necesario más, porque las anotaciones preventivas no son verdaderos derechos hipotecarios.

«Al presente pueden colocarse en este orden de prelación los acreedores hipotecarios:

»1º Los créditos de la Hacienda pública, sobre todo ó parte de los bienes de la quiebra.

»2º Las costas á que dé lugar el procedimiento judicial de la quiebra y gastos hechos por los síndicos para ejercitar en otros juicios las acciones de los acreedores.

»3º Los gastos de la última enfermedad, entierro y funerales del quebrado, si la declaración de quiebra se ha hecho después de la muerte del deudor (1).

»4º El arrendador por el precio del arriendo en los frutos de la cosa arrendada.

»5º Los que acreditan por el salvamento, reparación ó conservación de alguna de las cosas de la quiebra, y entre ellos se guardará la preferencia por el orden contrario al de sus fechas.

(1) Los acreedores por este concepto han pasado á ser singularmente privilegiados.

»6º El porteador por los portes, gastos y derechos, respecto de los efectos que han sido objeto de transporte; el fletante por los fletes sobre el cargamento, y los cargadores en su caso sobre los instrumentos principales y accesorios del transporte terrestre ó marítimo (1).

»7º El que prestó para la compra de una cosa con el pacto de quedarle especialmente hipotecada; el huérfano respecto de la cosa comprada con su dinero, y el vendedor, por el precio, sobre la cosa vendida, mientras estuviere en su poder, aunque sea en calidad de depósito, y con tal que sea mercantil el contrato.

»8º La mujer por su dote y arras (registrada la escritura) y la Hacienda pública en virtud de contrato ó por administración de sus dependencias.»

Art. 915. Las sumas que los acreedores hipotecarios legales percibiesen de los bienes muebles, realizados que sean, serán abonadas en cuenta de lo que hubieren de percibir por la venta de inmuebles; y si hubiesen percibido el total de su crédito, se tendrá por saldado y se pasará á pagar al que siga por orden de fechas. (*Art. 548, Cód. belga; 776 y 777, italiano.*)

El precepto contenido en este artículo parecenos que no era indispensable consignarle; porque es evidente que el importe íntegro ó parte de los créditos satisfechos, bien lo sean con el producto de unos ó de otros bienes, ha de computárseles á los acreedores como recibido ó serles rebajado del débito total, cuando no alcanzaren á cubrirlo; toda vez que aun cuando la naturaleza de las obligaciones hipotecarias es la de afectar á los inmuebles sobre que gravan, para hacerlas efectivas con su importe, es únicamente en el caso de que no se satisfagan en otra forma; es decir, que los créditos hipotecarios quedan siempre cancelados por el pago, aun cuando éste no se verifique con el importe de los bienes hipotecados.

Nosotros creemos que, de haberse escrito este artículo, ha debido hacerse extensivo á todos los demás acreedores lo que se dice de los hipotecarios.

Art. 916. Los acreedores percibirán sus créditos sin distinción

(1) Los acreedores que se mencionan aquí son de los privilegiados y tienen consignado un derecho preferente en este Código, conforme á lo que dispone el núm. 2º del art. 913.

de fechas, á prorrata dentro de cada clase y con sujeción al orden señalado en los artículos 913 y 914.

Exceptúanse:

1º Los acreedores hipotecarios, que cobrarán por el orden de fechas de la inscripción de sus títulos.

2º Los acreedores escriturarios y por títulos mercantiles intervenidos por Agentes ó Corredores, que cobrarán también por el orden de fechas de sus títulos.

Quedan á salvo, no obstante las disposiciones anteriores, los privilegios establecidos en este Código sobre cosa determinada, en cuyo caso, si concurrieren varios acreedores de la misma clase, se observará la regla general.

Establecida la regla general para la prelación de los acreedores de la primera sección, que han de ser satisfechos con el producto de los bienes muebles, en el art. 913; y la de los de la segunda, que lo serán con el de los inmuebles, en el art. 914, se establecen en éste las excepciones de aquella regla.

Fúndase la primera excepción en las prescripciones de la ley Hipotecaria, que otorgan la preferencia según el orden de inscripción de las obligaciones hipotecarias, cuyo principio era forzoso y justo respetar.

En cuanto á la segunda excepción, no nos parece acertada en ninguno de los dos extremos que abraza. Consignase, en primer término, que los acreedores tendrán preferencia en sus créditos cuando sean escriturarios; nosotros creemos que, cuando menos, era necesario haber introducido una adición en este artículo, que, á la vez que librase á los acreedores de buena fe de los engaños de que son víctimas, evitase á los quebrados la situación violenta en que algunas veces sus acreedores les colocan. La modificación podría haber consistido en exigir la condición de que no fuesen considerados créditos escriturarios aquellos cuyas escrituras no constasen inscritas dentro de los diez días siguientes á su otorgamiento en el Registro mercantil, evitándose de este modo el caso práctico, que se está dando en las quiebras, de que aparezcan créditos escriturarios acomodaticios en perjuicio de los acreedores ordinarios, ó el otro caso de que venga un acreedor imponiéndose á aquel que se teme que va á quebrar, obligándole por la fuerza ó por la intimidación á que firme una escritura para dar preferencia á sus créditos.

Con la modificación indicada esos abusos no podrían tener lugar, ó se

limitarían en gran parte, puesto que la escritura que no apareciera registrada con anterioridad en el Registro mercantil de la provincia donde estuviera domiciliado el quebrado, sería nula de hecho, y de esta suerte tampoco prevalecería la imposición del acreedor atrevido, ni el quebrado lograría su objeto de perjudicar á sus acreedores, si es que se lo había propuesto.

En virtud de lo dispuesto también en el núm. 2º de este artículo, á los acreedores preferentes que comprendía ya el antiguo Código, y colocándolos al lado de los escriturarios, se agrega otra clase en el vigente: la de los que lo sean por títulos ó contratos mercantiles en que hubiera intervenido Agente ó Corredor.

La colocación de esta nueva clase de créditos entre los preferentes en la quiebra, parécenos á todas luces inconveniente é injusta. ¿Acaso todos los actos ó todos los negocios entre comerciante y comerciante no son de igual manera válidos, intervenga ó no intervenga Corredor? ¿Acaso las letras protestadas, que constituyen un documento ejecutivo, no tienen más fuerza que los contratos en los cuales haya intervenido un Corredor ó un Agente? No; esa disposición lo que hace es agravar el mal que venía sufriendo el comercio por causa de las preferencias concedidas á los acreedores escriturarios en el Código antiguo. Y se agrava hasta tal punto con la nueva prelación que se establece en este artículo, que los acreedores comunes quedan postergados por completo, y que en muchos casos les tendrá más cuenta hacer abandono de sus créditos.

Sucedía antes algunas veces, que cuando una persona se encontraba con dificultades para cubrir sus compromisos, simulaba un débito escriturario, y ese débito servía para obligar á los acreedores comunes á transacciones injustas, no aceptables si no mediara el temor al acreedor preferente, en virtud de las cuales tenían que contentarse con un 40 ó un 45 por 100, cuando liquidado el activo del quebrado en condiciones regulares, podrían haber percibido el 60 ó el 70 por 100. Esto sucedía con la legislación antigua; ¿qué sucederá hoy, si los acreedores preferentes han sido aumentados con los que lo fueren por títulos ó contratos mercantiles en que hubieran intervenido Agentes ó Corredores, ya que estas operaciones pueden más fácilmente simularse que las escrituras?

Siendo lo cierto, acreditado por larga experiencia, que las preferencias concedidas á determinados acreedores han sido siempre causa de gravísimos perjuicios para el comercio, hubiera sido de desear que teniendo en cuenta su manera de ser, y las especiales condiciones de los contratos mercantiles, que no revisten igual carácter que los civiles, hubiera desaparecido del Código, no sólo la preferencia que para esos nuevos

acreedores ha incluido en él, sino la que ya existía á favor de los acreedores escriturarios, á menos que lo sean con un año de anticipación; con cuyo criterio hubiera prestado el legislador un grandísimo beneficio al comercio en general. Además de que nadie puede razonablemente sostener que una letra protestada, que trae consigo aparejada ejecución, es ni puede ser de condición inferior á la de los créditos de los acreedores preferentes comprendidos en el número 2º del artículo que comentamos.

Art. 917. No se pasará á distribuir el producto de la venta entre los acreedores de un grado, letra ó número de los fijados en los artículos 913 y 914, sin que queden completamente saldados los créditos del grado, letra ó número de los artículos referidos, según su orden de prelación.

Este artículo huelga por completo y debía haberse suprimido por innecesario.

Art. 918. Los acreedores con prenda constituida por escritura pública ó en póliza intervenida por Agente ó Corredor, no tendrán obligación de traer á la masa los valores ú objetos que recibieron en prenda, á menos que la representación de la quiebra los quisiera recobrar satisfaciendo íntegramente el crédito á que estuviéren afectos.

Si la masa no hiciere uso de este derecho, los acreedores con prenda cotizable en Bolsa podrán venderla al vencimiento de la deuda, con arreglo á lo dispuesto en el art. 323 de este Código; y si las prendas fuesen de otra clase, podrán enajenarlas con intervención de Corredor ó Agente colegiado, si los hubiere, ó, en otro caso, en almoneda pública ante Notario.

El sobrante que resultare después de extinguido el crédito, será entregado á la masa.

Si, por el contrario, aun resultase un saldo contra el quebrado, el acreedor será considerado como escriturario, en el lugar que le corresponda según la fecha del contrato. (*Arts. 542, 543 y 544, Cód. belga.*)

En el Código de 1829, sólo el art. 1118 trataba de los acreedores con

prenda, disponiendo que entrarían en la clase de hipotecarios en el lugar correspondiente, según la fecha de su contrato, devolviendo á la masa las prendas que tuvieran en su poder.

Pero como esto, además de injusto, pugnaba con los preceptos que regulan el contrato de prenda, se ha introducido una trascendental innovación en el sentido que expresa el texto.

Art. 919. Los acreedores hipotecarios, ya voluntarios, ya legales, cuyos créditos no quedasen cubiertos con la venta de los inmuebles que les estuviesen hipotecados, serán considerados, en cuanto al resto, como acreedores escriturarios, concurriendo con los demás de este grado, según la fecha de sus títulos. (*Art. 1120, Cód. 1829; 551 y 552, belga; 775, 778 y 779, italiano.*)

Este precepto, que está basado en la justicia y en la equidad, y que existía también en el Código de 1829, está admitido en todas las legislaciones positivas.

Comentando el art. 1120 del Código antiguo, que concuerda con éste, decían los Sres. La Serna y Reus: «La disposición de este artículo se refería indudablemente á los que tenían hipoteca especial. Bajo este supuesto, los acreedores con dicha hipoteca gozaban del derecho á ser reintegrados por la parte que no les alcanzaba de la hipoteca en la clase de acreedores escriturarios. Un ejemplo aclara más esta doctrina. Concurrían tres acreedores hipotecarios especiales, Pedro, Juan y Diego: el primero, por 20.000 reales; el segundo, por 60.000, y el tercero, por 100.000, siendo la antigüedad de sus créditos por el orden con que están propuestos, y la hipoteca sólo ha producido en venta 90.000 reales. En este caso, Pedro y Juan, antes de la ley Hipotecaria y después de ella, tienen el derecho de ser reintegrados por la totalidad de la deuda y á Diego sólo le quedarán 40.000 reales, debiendo entrar con los acreedores escriturarios por los 90.000 que se le adeudan y que no han podido cubrirse con el producto de la finca hipotecada.»

SECCIÓN SEXTA.

DE LA REHABILITACIÓN DEL QUEBRADO.

Rehabilitación, decían los Sres. La Serna y Reus comentando el Código antiguo, es la declaración judicial de que el comerciante que ha estado en quiebra, ha cesado en el estado de interdicción, y ha sido reintegrado al estado y condiciones en que antes de la quiebra se encontraba.

La ley no podría conceder indistintamente las rehabilitaciones, confundiendo las quiebras procedentes de desgracia con las que lo son de fraude ó de dolo, sin herir el sentimiento público, debilitar el principio moral, destruir en gran parte el crédito del comercio y aminorar el prestigio de los que lo ejercen.

Lávese enhorabuena la nota que la quiebra imprima al comerciante, pero que sea cuando su probidad y su desgracia estén bien esclarecidas, y no se conviertan las rehabilitaciones, como ha sucedido con lamentable frecuencia, en una especie de patentes que autoricen á los comerciantes que quebraron por actos vituperables á seguir defraudando á los que les confían sus intereses.

Art. 920. Los quebrados fraudulentos no podrán ser rehabilitados. (*Art. 1170, Cód. 1829; 591, belga; 612, francés.*)

Este artículo se halla en relación con el 43, que en su número 2º prohíbe el ejercicio del comercio á los quebrados no rehabilitados.

Art. 921. Los quebrados no comprendidos en el artículo anterior podrán obtener su rehabilitación justificando el cumplimiento íntegro del convenio aprobado que hubiesen hecho con sus acreedores.

Si no hubiere mediado convenio, estarán obligados á probar que, con el haber de la quiebra, ó mediante entregas posteriores, quedaron satisfechas todas las obligaciones reconocidas en el procedimiento de la quiebra. (*Art. 1172, Cód. 1829; 586, belga.*)

Art. 922. Con la habilitación del quebrado cesarán todas las

interdicciones legales que produce la declaración de quiebra. (*Artículo 1174, Cód. 1829; 592, belga.*)

Las interdicciones legales son las siguientes:

No poder ejercer el comercio; art. 43.

No poder ser Agente de Bolsa, Corredor de comercio ni intérprete de buques; art. 94.

No poder ejercer cargos ni derechos políticos; leyes de 3 de Febrero de 1823 y 20 de Julio de 1837.

No poder ejercer los derechos de patria potestad, tutela, curaduría, participación en el consejo de familia, de la autoridad marital, de la administración de bienes y del derecho de disponer de los propios por actos entre vivos; art. 43 del Código penal.

SECCIÓN SÉPTIMA.

DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS Á LA QUIEBRA
DE LAS SOCIEDADES MERCANTILES EN GENERAL.

«Aunque la doctrina consignada en el proyecto, dice el preámbulo, sobre la naturaleza y efectos de los estados de suspensión de pagos y de quiebra, comprende de un modo general á todas las personas que tienen la consideración legal de comerciantes, y por consiguiente á las Compañías mercantiles ó industriales constituidas con sujeción á lo dispuesto en el mismo proyecto, la diversa índole de cada una de estas entidades jurídicas, las distintas relaciones en que se hallan respecto de sus miembros y de sus acreedores, y en ciertos casos, la importancia de la empresa que constituye el objeto social, aconsejan imperiosamente la conveniencia de dictar algunas reglas especiales para la más adecuada y justa aplicación de aquella doctrina á las Sociedades y Compañías, supliendo, además, el vacío que se advierte en el Código vigente, que sólo contiene alguna que otra disposición aislada acerca de esta complicada materia.

«Comienza el proyecto sentando el principio general absoluto, de que la quiebra de una Sociedad en nombre colectivo ó en comandita, lleva consigo necesariamente la quiebra de todos y de cada uno de los socios que se hayan obligado en ella personal y solidariamente con todos sus bienes; cuyo principio se funda en que esta clase de Compañías sólo pueden ser declaradas en quiebra cuando no resulten bienes bastantes para satisfacer las deudas que hubieren contraído, ni en el haber de la misma,

ni en el patrimonio de cada uno de los socios con responsabilidad ilimitada. Pero de este principio no se sigue que la quiebra de la Compañía y las de éstos sean indivisibles y que deban sujetarse á un solo procedimiento. Todo lo contrario; los intereses y derechos activos y pasivos de los socios y de la Sociedad continúan independientes y pueden administrarse separadamente. La justicia y la equidad exigen que cada asociado halle libre el camino para satisfacer sus compromisos honradamente, sin estar ligado á sus compañeros.

»Mas si es verdad que la quiebra de una Compañía, en los casos indicados, produce la de sus socios, no lo es que la quiebra de uno de éstos, por sí solo, lleve consigo necesariamente la de aquélla. En las Sociedades anónimas esto es evidente y absoluto. En las constituidas bajo nombre colectivo ó en comandita, no es menos cierto, porque si bien la quiebra de un socio solidario afecta de un modo esencial á la Compañía, no tanto que la coloque en la situación de no poder satisfacer sus deudas. Ni aunque todos los socios fuesen declarados en quiebra, debería serlo la Sociedad. Para ello es además necesario que ésta se halle real y verdaderamente en la imposibilidad de cumplir las obligaciones contraídas á nombre de la misma.

»Otra cuestión de la mayor importancia resuelve el proyecto con motivo de la responsabilidad de los socios comanditarios y accionistas en general por los dividendos ó la parte de capital que estuvieren obligados á entregar, y cuyos plazos no hubieren vencido al tiempo de la declaración de quiebra de la Sociedad. La opinión de los jurisperitos nacionales y extranjeros se halla dividida acerca de este punto, si bien la mayoría de ellos se inclina á que la quiebra no extingue aquella responsabilidad, y en su consecuencia, á que los síndicos ó representantes de los acreedores pueden hacerla efectiva, exigiendo la entrega de los dividendos ó partes de capital que consideren necesarios para satisfacer todas las obligaciones de la Sociedad.

»Esta solución parece la más justa, porque al fin y al cabo, los terceros, al contratar con la Sociedad, no sólo contaron con la garantía personal de los gestores ó gerentes, sino con la más positiva de los capitales que los demás socios se obligaron á aportar, cuya obligación engendra un derecho perfecto en favor de los acreedores.

»Como consecuencia de esta doctrina, el proyecto admite la compensación entre las cantidades que estuvieren obligados á entregar estos socios, para completar el capital social, y las que la compañía tenga que abonarles como acreedores de la misma; de suerte que si resultare alguna diferencia á su favor, figurará ésta solamente en el haber pasivo de la quiebra.

»Una importante novedad introduce el proyecto en la legislación vigente acerca de los derechos que corresponden á los acreedores particulares de los socios con responsabilidad solidaria de una Compañía colectiva ó en comandita, declarada en quiebra. Preseindiendo de los que tienen preferencia por ser sus créditos privilegiados ó hipotecarios, respecto de los cuales se observará lo dispuesto en las leyes especiales por que se rigen cada uno de dichos créditos, todos los demás acreedores particulares del socio son postergados según el Código vigente á los de la Compañía, de tal modo, que sólo después de satisfechos éstos, podrán aquéllos dirigir su acción contra el remanente que pueda corresponder al socio que fuere su deudor, una vez terminada definitivamente la liquidación de la quiebra. Este precepto del Código no parece justo, atendidos los términos absolutos en que se halla redactado. Los que contratan particularmente con una persona, que forma parte de una Compañía colectiva ó en comandita como socio solidario, saben perfectamente que tiene comprometidos todos sus bienes presentes ó futuros, desde que contrajo la Sociedad, á las resultas de las operaciones sociales, y por consiguiente, saben que sólo tienen por garantía lo que en la liquidación de la Sociedad se adjudicare á su deudor. No acontece lo propio con los que contrataron con esa misma persona antes de ligarse por ningún contrato de sociedad, pues lo hicieron contando con la garantía de todos los bienes presentes y futuros del deudor. La condición de tales acreedores no puede quedar perjudicada por actos posteriores del deudor, llevados á cabo sin su noticia ni consentimiento. Así lo exigen los principios generales del Derecho, que en ningún caso deben conculcarse para favorecer los intereses del comercio.

»El proyecto, al establecer la distinción entre los créditos del socio anteriores á la constitución de la Sociedad y los posteriores, ofrece una nueva prueba de que ante todo tiene por norma los dictados de la justicia.

»Como la declaración de quiebra despoja á todo quebrado en general de la administración de sus bienes y de la gestión de sus negocios, es consiguiente que, tratándose de sociedades mercantiles, los gerentes ó administradores queden también, por aquel mismo hecho, inhabilitados para continuar ejerciendo las atribuciones propias de sus respectivos cargos, los cuales pasan á los síndicos, como representantes de los acreedores. Pero al mismo tiempo la Sociedad quebrada debe hallarse legítimamente representada en los diversos actos del procedimiento que exigen la concurrencia del quebrado. El Código vigente nada dispone acerca de este particular; y el proyecto, para evitar dudas y completar la doctrina legal sobre tan importante materia, señala las personas que han

de tener la representación de las Compañías en el juicio de quiebra de las mismas.

»Atendida la gran utilidad que reportan al quebrado y á sus acreedores los convenios equitativos y justos que ponen término á los procedimientos, siempre costosos y complicados, del juicio de quiebra, el proyecto ha dictado varias reglas para facilitar la celebración de los mismos en las quiebras de las Compañías anónimas. Al efecto, y partiendo del principio de que la declaración de quiebra no produce de derecho la disolución de la Sociedad, declara que, mientras no llegue este caso, los convenios podrán tener por objeto la continuación ó el traspaso de la empresa social, expresando las condiciones bajo las cuales ésta ha de continuar en lo sucesivo, ya por la misma Sociedad, ya por la persona ó Compañía que adquiera dicha empresa, y sin perjuicio de lo que disponga la legislación administrativa acerca de la quiebra de las Sociedades concesionarias de obras públicas. Una vez declarada en liquidación la Compañía, desaparece su personalidad jurídica; no existe Sociedad, y por tanto, se pierde hasta la posibilidad de celebrar un convenio. Con aquel indicado propósito, permite el proyecto á las Compañías anónimas que en cualquiera estado del juicio de quiebra puedan presentar á los acreedores las proposiciones de convenio que estimen oportunas. Si el proyecto dispensa á estas Sociedades de la regla general, que prohíbe al quebrado presentar proposiciones de convenio antes de la calificación de la quiebra y del reconocimiento de los créditos, es porque no existiendo realmente una persona que, en el concepto de quebrada, deba quedar sujeta á un procedimiento especial, la calificación de su conducta no tiene lugar, y porque la naturaleza de los créditos que suelen constituir el pasivo de dichas Sociedades, permite adoptar otras reglas más sencillas y breves para su justificación. Estas reglas son las que el mismo proyecto establece respecto de las Compañías concesionarias de obras públicas.»

Art. 923. La quiebra de una Sociedad en nombre colectivo ó en comandita lleva consigo la de los socios que tengan en ella responsabilidad solidaria, conforme á los artículos 127 y 148 de este Código, y producirá, respecto de todos los dichos socios, los efectos inherentes á la declaración de la quiebra, pero manteniéndose siempre separadas las liquidaciones respectivas.

Las prescripciones referentes á la quiebra de Sociedades mercantiles en general, se hallaban comprendidas en el Código de 1829 entre las de quiebras en general, como sucede en todos los extranjeros, á excepción

de Austria, donde la ley de 1869 distingue como el Código vigente la quiebra de las Compañías de las de los comerciantes particulares.

La disposición de este artículo se funda en que desde el momento en que dejan de hacerse efectivas las responsabilidades contraídas, que no pueden satisfacerse ni con el haber social ni con los bienes de la propiedad de los socios, existe verdadera causa de quiebra, no sólo para la Sociedad, sino para cada uno de los asociados que tienen responsabilidad ilimitada.

Art. 924. La quiebra de uno ó más socios no produce por sí sola la de la Sociedad.

Se funda este precepto en que, á pesar de la quiebra de uno ó más socios, existen los demás que están obligados al resultado de sus operaciones, y en que hay, por consiguiente, medios hábiles de cumplir las obligaciones contraídas por la Sociedad. El Código de 1829 contenía una disposición análoga.

Art. 925. Si los socios comanditarios ó de Compañías anónimas no hubieren entregado al tiempo de la declaración de la quiebra el total de las cantidades que se obligaron á poner en la Sociedad, el Administrador ó Administradores de la quiebra tendrán derecho para reclamarles los dividendos pasivos que sean necesarios dentro del límite de su respectiva responsabilidad.

Esta prescripción, completamente nueva en nuestra legislación mercantil y que resuelve una cuestión muy controvertida por los juriscónsultos, tiene su fundamento en que esos dividendos constituyen indudablemente una parte del haber social, que quizá sirvió de garantía á los acreedores para contratar con la Compañía. ®

Art. 926. Los socios comanditarios, los de Sociedades anónimas y los de cuentas en participación que á la vez sean acreedores de la quiebra, no figurarán en el pasivo de la misma más que por la diferencia que resulte á su favor después de cubiertas las cantidades que estuvieren obligados á poner en el concepto de tales socios.

La disposición de este artículo, altamente justo y equitativo, es una consecuencia de la doctrina general sobre la contratación, en la cual se admite la compensación como uno de los medios de extinguirse las obligaciones.

Art. 927. En las Sociedades colectivas, los acreedores particulares de los socios cuyos créditos fueren anteriores á la constitución de la Sociedad, concurrirán con los acreedores de ésta, colocándose en el lugar y grado que les corresponda, según la naturaleza de sus respectivos créditos, conforme á lo dispuesto en los artículos 913, 914 y 915 de este Código.

Los acreedores posteriores sólo tendrán derecho á cobrar sus créditos del remanente, si lo hubiere, después de satisfechas las deudas sociales, salva siempre la preferencia otorgada por las leyes á los créditos privilegiados y á los hipotecarios.

El conocido aforismo *qui prius est tempora potior est jura*, tiene cumplido efecto en este artículo. Dispónese en el primer apartado que los acreedores particulares de los socios colectivos por créditos anteriores á la constitución de la Sociedad, concurrirán con los acreedores de ésta; porque se pensó sin duda que estos acreedores, de igual modo que la Sociedad, contaron al tiempo de contratar con todos los bienes del deudor, cuyos actos posteriores no pueden perjudicar á tercero de anterior derecho. Y en el segundo, que los acreedores posteriores sólo tendrán derecho á cobrar del remanente, toda vez que contrataron conociendo, ó debiendo saber, sus obligaciones como socio colectivo, y deben por consiguiente estar á sus resultas.

Sin embargo, convendría haber limitado la prescripción de este artículo, de suerte que sólo comprendiese los créditos particulares contra los socios de fecha no anterior á seis meses antes de constituirse la Compañía; porque de otro modo, y con la generalidad de los términos en que se halla concebida, el temor de que algún socio tenga deudas podrá perjudicar el crédito de la Compañía y aun retraer de constituirla á los que lo tuvieren proyectado.

Art. 928. El convenio, en la quiebra de Sociedades anónimas que no se hallan en liquidación, podrá tener por objeto la continuación ó el traspaso de la empresa con las condiciones que se fijen en el mismo convenio.

Se halla en consonancia este artículo con lo dispuesto respecto á los comerciantes particulares.

Art. 929. Las Compañías estarán representadas durante la quiebra según hubieren previsto para este caso los estatutos, y en su defecto, por el Consejo de Administración; y podrán en cualquier estado de la misma presentar á los acreedores las proposiciones de convenio que estimen oportunas, las cuales deberán resolverse con arreglo á lo que se dispone en la sección siguiente.

SECCIÓN OCTAVA.

DE LA SUSPENSIÓN DE PAGOS Y DE LAS QUIEBRAS DE LAS COMPAÑÍAS Y EMPRESAS DE FERROCARRILES Y DEMÁS OBRAS PÚBLICAS.

Después de establecer el Código las disposiciones aplicables á la quiebra de las Sociedades mercantiles en general, determina en esta Sección separadamente cuáles han de regir la suspensión de pagos y las quiebras de las Sociedades en particular, conocidas con el nombre de Compañías de obras públicas, teniendo en cuenta la sustancial diferencia que las separa de aquéllas en cuanto al objeto de su creación y á la importancia y utilidad pública que entrañan las diversas explotaciones ó construcciones á que se dedican; si bien es común á unas y otras el modo de resolverse las proposiciones de convenio que los administradores de la quiebra presenten á los acreedores.

Se hallan refundidos en los artículos de esta Sección los muchos preceptos que contenía el decreto-ley de 5 de Febrero y la ley de 12 de Noviembre de 1869, que aunque no se ocupaban más que de una de las clases de estas Compañías, las de ferrocarriles, establecía disposiciones análogas, aunque no tan concisas como las que examinamos, y alguna de las cuales, por ocuparse de tramitación, creemos que han de quedar vigentes como supletorias de las del Código y de la Ley de Enjuiciamiento civil, en tanto no se reforme esta última en la parte que se ocupa de la sustanciación de las quiebras, cuanto es necesario para ponerla en armonía con los nuevos preceptos de la legislación mercantil.

Contiene esta parte del Código disposiciones de verdadera importancia, que examinaremos con detención al ocuparnos de los artículos

La disposición de este artículo, altamente justo y equitativo, es una consecuencia de la doctrina general sobre la contratación, en la cual se admite la compensación como uno de los medios de extinguirse las obligaciones.

Art. 927. En las Sociedades colectivas, los acreedores particulares de los socios cuyos créditos fueren anteriores á la constitución de la Sociedad, concurrirán con los acreedores de ésta, colocándose en el lugar y grado que les corresponda, según la naturaleza de sus respectivos créditos, conforme á lo dispuesto en los artículos 913, 914 y 915 de este Código.

Los acreedores posteriores sólo tendrán derecho á cobrar sus créditos del remanente, si lo hubiere, después de satisfechas las deudas sociales, salva siempre la preferencia otorgada por las leyes á los créditos privilegiados y á los hipotecarios.

El conocido aforismo *qui prius est tempora potior est jura*, tiene cumplido efecto en este artículo. Dispónese en el primer apartado que los acreedores particulares de los socios colectivos por créditos anteriores á la constitución de la Sociedad, concurrirán con los acreedores de ésta; porque se pensó sin duda que estos acreedores, de igual modo que la Sociedad, contaron al tiempo de contratar con todos los bienes del deudor, cuyos actos posteriores no pueden perjudicar á tercero de anterior derecho. Y en el segundo, que los acreedores posteriores sólo tendrán derecho á cobrar del remanente, toda vez que contrataron conociendo, ó debiendo saber, sus obligaciones como socio colectivo, y deben por consiguiente estar á sus resultas.

Sin embargo, convendría haber limitado la prescripción de este artículo, de suerte que sólo comprendiese los créditos particulares contra los socios de fecha no anterior á seis meses antes de constituirse la Compañía; porque de otro modo, y con la generalidad de los términos en que se halla concebida, el temor de que algún socio tenga deudas podrá perjudicar el crédito de la Compañía y aun retraer de constituirla á los que lo tuvieren proyectado.

Art. 928. El convenio, en la quiebra de Sociedades anónimas que no se hallan en liquidación, podrá tener por objeto la continuación ó el traspaso de la empresa con las condiciones que se fijen en el mismo convenio.

Se halla en consonancia este artículo con lo dispuesto respecto á los comerciantes particulares.

Art. 929. Las Compañías estarán representadas durante la quiebra según hubieren previsto para este caso los estatutos, y en su defecto, por el Consejo de Administración; y podrán en cualquier estado de la misma presentar á los acreedores las proposiciones de convenio que estimen oportunas, las cuales deberán resolverse con arreglo á lo que se dispone en la sección siguiente.

SECCIÓN OCTAVA.

DE LA SUSPENSIÓN DE PAGOS Y DE LAS QUIEBRAS DE LAS COMPAÑÍAS Y EMPRESAS DE FERROCARRILES Y DEMÁS OBRAS PÚBLICAS.

Después de establecer el Código las disposiciones aplicables á la quiebra de las Sociedades mercantiles en general, determina en esta Sección separadamente cuáles han de regir la suspensión de pagos y las quiebras de las Sociedades en particular, conocidas con el nombre de Compañías de obras públicas, teniendo en cuenta la sustancial diferencia que las separa de aquéllas en cuanto al objeto de su creación y á la importancia y utilidad pública que entrañan las diversas explotaciones ó construcciones á que se dedican; si bien es común á unas y otras el modo de resolverse las proposiciones de convenio que los administradores de la quiebra presenten á los acreedores.

Se hallan refundidos en los artículos de esta Sección los muchos preceptos que contenía el decreto-ley de 5 de Febrero y la ley de 12 de Noviembre de 1869, que aunque no se ocupaban más que de una de las clases de estas Compañías, las de ferrocarriles, establecía disposiciones análogas, aunque no tan concisas como las que examinamos, y alguna de las cuales, por ocuparse de tramitación, creemos que han de quedar vigentes como supletorias de las del Código y de la Ley de Enjuiciamiento civil, en tanto no se reforme esta última en la parte que se ocupa de la sustanciación de las quiebras, cuanto es necesario para ponerla en armonía con los nuevos preceptos de la legislación mercantil.

Contiene esta parte del Código disposiciones de verdadera importancia, que examinaremos con detención al ocuparnos de los artículos

respectivos; siendo la más digna de citarse, la de que por ninguna acción judicial ni administrativa, ni por la declaración de suspensión de pagos ó de quiebra, podrá interrumpirse el servicio de explotación de los ferrocarriles ni de ninguna otra obra pública.

No existen en ningún Código extranjero disposiciones especiales, como éstas, para las quiebras de las Compañías.

Art. 930. Las Compañías y Empresas de ferrocarriles y demás obras de servicio público general, provincial ó municipal, que se hallaren en la imposibilidad de saldar sus obligaciones, podrán presentarse al Juez ó Tribunal en estado de suspensión de pagos.

También podrá hacerse la declaración de suspensión de pagos á instancia de uno ó más acreedores legítimos, entendiéndose por tales, para los efectos de este artículo, los comprendidos en el 876.

Este artículo no hace sino repetir el precepto aplicable á los comerciantes particulares y citar el 876, según el cual para la declaración de quiebra á instancia de acreedor, será necesario que la solicitud se funde en título por el cual se haya despachado mandamiento de ejecución ó apremio, y que del embargo no resulten bienes libres bastantes para el pago; siendo también procedente la declaración de quiebra, á instancia de acreedores que, aunque no hubieren obtenido mandamiento de embargo, justifiquen sus títulos de crédito y que el comerciante cuya declaración en quiebra solicitan, ha sobreseído de un modo general en el pago corriente de sus obligaciones, ó no ha presentado, en caso de suspensión de pagos, la proposición de convenio que está obligado á presentar dentro de los diez días siguientes á la declaración de aquel estado, según lo dispuesto en el art. 872.

Art. 931. Por ninguna acción judicial ni administrativa podrá interrumpirse el servicio de explotación de los ferrocarriles ni de ninguna otra obra pública. (*Art. 3º, ley de 12 Noviembre 1869 sobre quiebras de las Compañías de ferrocarriles.*)

Este es uno de los importantes y beneficiosos preceptos que antes indicábamos, completamente nuevo en nuestra legislación mercantil, en virtud del cual la suspensión de pagos y las quiebras de todas las Compañías ó empresas de obras públicas, cualesquiera que sean, no podrán interrumpir ni paralizar nunca el servicio de interés municipal, provincial

ó general cuya explotación tienen; pero para entender y aplicar bien y con acierto la disposición de este artículo, hay que ajustarse á la contenida en el art. 3º de la ley de 12 de Noviembre de 1869 y á lo que se dice en muchos otros de la misma; así como respecto de los procedimientos, por lo que corresponda á los establecimientos de crédito hipotecario ó territorial, será forzoso ceñirse al decreto-ley de 5 de Febrero de 1869, que estableció disposiciones y bases generales para facilitar la creación de instituciones de crédito territorial, y el procedimiento á que había de sujetarse el ejercicio de las acciones, modificando al propio tiempo varios artículos de la ley Hipotecaria.

Art. 932. La Compañía ó Empresa que se presentare en estado de suspensión de pagos, solicitando convenio con sus acreedores, deberá acompañar á su solicitud el balance de su activo y pasivo. (*Art. 10, ley 12 Noviembre 1869.*)

Para los efectos relativos al convenio, se dividirán los acreedores en tres grupos: el primero comprenderá los créditos de trabajo personal y los procedentes de expropiaciones, obras y material; el segundo, los de las obligaciones hipotecarias emitidas por el capital que las mismas representen, y por los cupones y amortización vencidos y no pagados, computándose los cupones y amortización por su valor total, y las obligaciones según el tipo de emisión, dividiéndose este grupo en tantas secciones cuantas hubieren sido las emisiones de obligaciones hipotecarias; y el tercero, todos los demás créditos, cualquiera que sea su naturaleza y orden de prelación entre sí y con relación á los grupos anteriores.

Después de imponer la obligación de presentar el balance á las Compañías, establece este artículo, según se hace respecto á los comerciantes particulares, las diferentes clases de acreedores y la prelación de sus créditos, que divide en tres grupos distintos, puesto que también es diferente la índole del deudor, de los establecidos en los artículos 908 á 919, que comprende la Sección quinta, y dictando reglas nuevas y verdaderamente equitativas respecto á los créditos hipotecarios.

He aquí lo que decía, respecto á este punto, el preámbulo del proyecto:

«El capital de las obligaciones emitidas por las empresas de obras públicas, se computa, según la vigente ley, conforme á los tipos de la de 29

de Enero de 1862, de suyo variables y frecuentemente injustos. El verdadero tipo para computar el capital efectivo que representan las obligaciones, es el de emisión, y así lo declara el proyecto.

Pero habiéndose reconocido en éste el derecho preferente de las primeras emisiones de aquellos títulos sobre las posteriores, no podían continuar mezclados y confundidos los tenedores de obligaciones emitidas en distintas fechas, como lo están actualmente, formando un solo grupo. En lo sucesivo se constituirán tantas secciones cuantas hubieren sido las emisiones de obligaciones hipotecarias, cada una de las cuales tendrá los mismos derechos que en la actualidad disfrutaban los diferentes grupos de acreedores.»

Art. 933. Si la Compañía ó Empresa no presentare el balance en la forma determinada en el artículo anterior, ó la declaración de suspensión de pagos hubiese sido solicitada por acreedores que justifiquen las condiciones exigidas en el párrafo segundo del artículo 930, el Juez ó Tribunal mandará que se forme el balance en el término de quince días, pasados los cuales sin presentarlo, se hará de oficio en igual término y á costa de la Compañía ó Empresa deudora. (Párr. 3º, art. 8º, ley 12 Noviembre 1869.)

Siendo el conocimiento del balance el punto de partida para toda la tramitación sucesiva, prevee este artículo el caso de que la empresa no le presentara y dispone la manera de proceder á su formación.

Art. 934. La declaración de suspensión de pagos hecha por el Juez ó Tribunal producirá los efectos siguientes:

- 1º Suspenderá los procedimientos ejecutivos y de apremio.
- 2º Obligará á las Compañías y Empresas á consignar en la Caja de Depósitos ó en los Bancos autorizados al efecto los sobrantes, cubiertos que sean los gastos de administración, explotación y construcción.
- 3º Impondrá á las Compañías ó Empresas el deber de presentar al Juez ó Tribunal, dentro del término de cuatro meses, una proposición de convenio para el pago de los acreedores, aprobada previamente en Junta ordinaria ó extraordinaria por los accionistas,

si la Compañía ó Empresa deudora estuviere constituida por acciones. (Párr. 1º, art. 11, ley 12 de Noviembre de 1869.)

Como se ve por lo dispuesto en este artículo, la suspensión de pagos origina efectos de tres clases, distintos también de los que produce cuando se trata de los comerciantes.

Produce, en primer término, la suspensión del procedimiento de apremio.

Hace obligatorio á las Compañías el depósito de los fondos sobrantes de la administración, explotación y construcción, para garantizar de un modo eficaz los derechos de los acreedores.

Y les impone, por último, la obligación de presentar la proposición de convenio á los acreedores, otorgándoles el plazo de cuatro meses para su presentación, en vez de los diez días que concede á los comerciantes particulares, en atención á la mayor amplitud é importancia de las operaciones que realizan y á la necesidad de que sea aprobada previamente por la junta general de accionistas, cuando estuviere constituida la empresa por acciones.

Art. 935. El convenio quedará aprobado por los acreedores si le aceptan los que representen tres quintas partes de cada uno de los grupos ó secciones señalados en el art. 932.

Se entenderá igualmente aprobado por los acreedores, si, no habiendo concurrido, dentro del primer plazo señalado al efecto, número bastante para formar la mayoría de que antes se trata, lo aceptaren en una segunda convocatoria acreedores que representaren los dos quintos del total de cada uno de los dos primeros grupos y de sus secciones, siempre que no hubiese oposición que exceda de otros dos quintos de cualquiera de dichos grupos ó secciones, ó del total pasivo.

Esta disposición discrepa notablemente de las relativas al convenio de los comerciantes particulares, en lo relativo á la segunda convocatoria, que no existe en cuanto á éstos en la Sección cuarta.

Art. 936. Dentro de los quince días siguientes á la publicación del cómputo de los votos, si éste hubiere sido favorable al convenio, los acreedores disidentes y los que no hubieren concurrido po-

drán hacer oposición al convenio por defectos en la convocación de los acreedores y en las adhesiones de éstos, ó por cualquiera de las causas determinadas en los números 2º al 5º del art. 903.

Amplia este artículo á quince días el plazo que á los acreedores del comerciante concede el 902, que es tan sólo de ocho, estableciendo las mismas causas para oponerse al convenio que determina respecto á la suspensión de pagos de los comerciantes el art. 902, excepto la 1ª.

Las causas en que pueden fundarse, por consiguiente, son:

Falta de personalidad ó representación en alguno de los votantes, siempre que su voto decida la mayoría en número ó cantidad.

Inteligencias fraudulentas entre el deudor y uno ó más acreedores, ó de los acreedores entre sí para votar á favor del convenio.

Exageración fraudulenta de créditos para procurar la mayoría de cantidad.

Inexactitud fraudulenta en el balance general de los negocios del fallido, ó en los informes de los síndicos, para facilitar la admisión de las proposiciones del deudor.

Art. 937. Aprobado el convenio sin oposición, ó desestimada ésta por sentencia firme, será obligatorio para la Compañía ó Empresa deudora y para todos los acreedores cuyos créditos daten de época anterior á la suspensión de pagos, si hubieren sido citados en forma legal, ó si, habiéndoseles notificado el convenio, no hubieren reclamado contra él en los términos prevenidos en la Ley de Enjuiciamiento civil.

Respecto á esta materia es de utilidad consignar aquí el siguiente párrafo de la exposición de motivos:

«Además, el proyecto aplica á los convenios propuestos por estas Compañías la doctrina anteriormente expuesta sobre las causas en que puede fundarse la oposición á los mismos, y sobre los efectos que produce su aprobación, de acuerdo con el espíritu general de la citada ley de 12 de Noviembre de 1869, que continuará subsistente en todo lo que no haya sido modificada por las disposiciones del proyecto, conforme á lo declarado expresamente en el art. 1320 de la Novísima Ley de Enjuiciamiento civil.»

Art. 938. Procederá la declaración de quiebra de las Compañías ó Empresas,

cuando ellas lo solicitaren, ó á instancia de acreedor legítimo, siempre que en este caso se justificare alguna de las condiciones siguientes:

1ª Si transcurrieren cuatro meses desde la declaración de suspensión de pagos sin presentar al Juez ó Tribunal la proposición de convenio.

2ª Si el convenio fuere desaprobado por sentencia firme, ó no se reuniesen suficientes adhesiones para su aprobación en los dos plazos á que se refiere el art. 935.

3ª Si, aprobado el convenio, no se cumpliera por la Compañía ó Empresa deudora, siempre que en este caso lo soliciten acreedores que representen al menos la vigésima parte del pasivo.

Se hallan resumidas en este artículo las tres disposiciones análogas, relativas á los comerciantes que establecen los artículos 873, 876, en su apartado segundo, y 906; cuyos comentarios pueden verse, por ser también aplicables al que nos ocupa.

Art. 939. Hecha la declaración de quiebra, si subsistiere la concesión, se pondrá en conocimiento del Gobierno ó de la corporación que la hubiere otorgado, y se constituirá un Consejo de incautación, compuesto de un presidente nombrado por dicha autoridad; dos vocales designados por la Compañía ó Empresa; uno por cada grupo ó sección de acreedores, y tres á pluralidad de todos éstos. (*Art. 14, ley 12 Noviembre 1869.*)

Continuando subsistente la ley de 12 de Noviembre de 1869, en todo lo que no haya sido modificado por el Código, según la expresa declaración de su autor, que hemos transcrito al examinar el art. 937, parecenos de utilidad reproducir á continuación el art. 14 de dicha ley, que es el aplicable á la materia. Dice así:

«El auto declaratorio de la quiebra se pondrá en conocimiento del Gobierno; pero no se notificará á las partes ni se publicará por edictos hasta tanto que aquél se haya incautado del ferrocarril y sus dependencias, y haya organizado provisionalmente su administración y explotación, conforme se establece en el artículo anterior y con arreglo á lo dispuesto en el párrafo 4º del art. 39 de la ley de 3 de Junio de 1855. Inmediatamente

te después de organizado provisionalmente el servicio de explotación, se procederá á la tasación del camino, debiendo anunciarse la subasta con término de seis meses, para que se realice al año de aquella organización, ó antes si se hubieren reconocido y graduado los créditos.

El rematante podrá ofrecer en esta subasta, como precio del remate, y le serán admitidos, créditos contra la empresa de cualquiera de los tres grupos determinados en el art. 42 y conforme al balance; bastando respecto á las obligaciones, la confrontación talonaria, y con las condiciones siguientes:

1ª Obligación de satisfacer á metálico los créditos que se declaran ó están declarados preferentes en el juicio de quiebra.

2ª Dar participación á prorrata á todos los créditos de su clase que lo soliciten dentro de seis meses y se asocien al efecto, y reconocer y obligarse á pagar á los que no se asocien por el importe que representen, hecha prorrata entre el total de ellos del valor líquido en venta, deducidos los pagos preferentes.

3ª El rematante, si fuere obligacionista, en el término de treinta días, consignará en depósito una cantidad en dinero ó valores del Estado por el precio de cotización, reponiendo cada dos meses las bajas, si las hubiere, equivalente al importe de los créditos del primer grupo por lo que resulte en el balance, á salvo de lo que arroje respecto de esto la graduación. Si fuese el rematante acreedor común, consignará además en depósito, dentro del mismo plazo, lo necesario para pagar los cupones vencidos y amortización no satisfechos, y en todo caso los rematantes hipotecarán también el camino á las demás obligaciones impuestas por el remate.

Si el precio del remate se pagase en dinero, hechas las deducciones que corresponden con arreglo al art. 4º de esta ley, se depositará el líquido en la Caja general de Depósitos á disposición del Juez ó Tribunal que conozca de la quiebra, pasando el ferrocarril, libre de toda deuda, á manos del nuevo concesionario.

Realizada la subasta en esta forma, quedarán cancelados los títulos y extinguida la hipoteca sobre el camino respecto de todos créditos asociados, y el rematante ó nuevo concesionario se entenderá subrogado á la anterior empresa, con relación al Estado, en todos los derechos y obligaciones referentes al ferrocarril subastado. No habiendo postores que en la primera subasta cubran el total avalúo del ferrocarril, se anunciará inmediatamente, con término de seis meses, la segunda subasta, en que se admitirán posturas que cubran dos terceras partes de dicho avalúo.»

Art. 940. El Consejo de incautación organizará provisional-

mente el servicio de la obra pública; la administrará y explotará, estando además obligado:

1º Á consignar con carácter de depósito necesario los productos en la Caja general de Depósitos, después de deducidos y pagados los gastos de administración y explotación.

2º Á entregar en la misma Caja, y en el concepto también de depósito necesario, las existencias en metálico ó valores que tuviera la Compañía ó Empresa al tiempo de la incautación.

3º Á exhibir los libros y papeles pertenecientes á la Compañía ó Empresa, cuando proceda y lo decrete el Juez ó Tribunal. (*Artículo 15, ley 12 Noviembre 1869.*)

Este precepto, que reproduce el contenido en el art. 45 de la citada ley de 12 de Noviembre de 1869, tiene por principal objeto el que todos los actos del Consejo de incautación tiendan á evitar que se paralicen las obras y se deterioren las ya ejecutadas.

Art. 941. En la graduación y pago de los acreedores, se observará lo dispuesto en la Sección quinta de este título.

La Sección quinta, á que este artículo hace referencia, consta de los artículos 908 á 919, en los cuales se establecen taxativamente los derechos de los acreedores en caso de quiebra, y su respectiva graduación. Pueden verse los comentarios á dichos artículos.

TÍTULO II.

De las prescripciones.

Entiéndese por prescripción de acciones la caducidad de éstas por el transcurso del término que para su ejercicio establece la ley. El Código de 1829, como otros varios extranjeros modernos, colocaba los artículos relativos á la prescripción al final de cada uno de los libros á que se referían; pero en el vigente, y ajustándose á un método más científico y de más utilidad práctica á la vez, se han reunido todas las disposiciones que las regulan en el título que nos ocupa.

Sin perjuicio de examinar detenidamente cada uno de los artículos

te después de organizado provisionalmente el servicio de explotación, se procederá á la tasación del camino, debiendo anunciarse la subasta con término de seis meses, para que se realice al año de aquella organización, ó antes si se hubieren reconocido y graduado los créditos.

El rematante podrá ofrecer en esta subasta, como precio del remate, y le serán admitidos, créditos contra la empresa de cualquiera de los tres grupos determinados en el art. 42 y conforme al balance; bastando respecto á las obligaciones, la confrontación talonaria, y con las condiciones siguientes:

1ª Obligación de satisfacer á metálico los créditos que se declaran ó están declarados preferentes en el juicio de quiebra.

2ª Dar participación á prorrata á todos los créditos de su clase que lo soliciten dentro de seis meses y se asocien al efecto, y reconocer y obligarse á pagar á los que no se asocien por el importe que representen, hecha prorrata entre el total de ellos del valor líquido en venta, deducidos los pagos preferentes.

3ª El rematante, si fuere obligacionista, en el término de treinta días, consignará en depósito una cantidad en dinero ó valores del Estado por el precio de cotización, reponiendo cada dos meses las bajas, si las hubiere, equivalente al importe de los créditos del primer grupo por lo que resulte en el balance, á salvo de lo que arroje respecto de esto la graduación. Si fuese el rematante acreedor común, consignará además en depósito, dentro del mismo plazo, lo necesario para pagar los cupones vencidos y amortización no satisfechos, y en todo caso los rematantes hipotecarán también el camino á las demás obligaciones impuestas por el remate.

Si el precio del remate se pagase en dinero, hechas las deducciones que corresponden con arreglo al art. 4º de esta ley, se depositará el líquido en la Caja general de Depósitos á disposición del Juez ó Tribunal que conozca de la quiebra, pasando el ferrocarril, libre de toda deuda, á manos del nuevo concesionario.

Realizada la subasta en esta forma, quedarán cancelados los títulos y extinguida la hipoteca sobre el camino respecto de todos créditos asociados, y el rematante ó nuevo concesionario se entenderá subrogado á la anterior empresa, con relación al Estado, en todos los derechos y obligaciones referentes al ferrocarril subastado. No habiendo postores que en la primera subasta cubran el total avalúo del ferrocarril, se anunciará inmediatamente, con término de seis meses, la segunda subasta, en que se admitirán posturas que cubran dos terceras partes de dicho avalúo.»

Art. 940. El Consejo de incautación organizará provisional-

mente el servicio de la obra pública; la administrará y explotará, estando además obligado:

1º Á consignar con carácter de depósito necesario los productos en la Caja general de Depósitos, después de deducidos y pagados los gastos de administración y explotación.

2º Á entregar en la misma Caja, y en el concepto también de depósito necesario, las existencias en metálico ó valores que tuviera la Compañía ó Empresa al tiempo de la incautación.

3º Á exhibir los libros y papeles pertenecientes á la Compañía ó Empresa, cuando proceda y lo decrete el Juez ó Tribunal. (*Artículo 15, ley 12 Noviembre 1869.*)

Este precepto, que reproduce el contenido en el art. 45 de la citada ley de 12 de Noviembre de 1869, tiene por principal objeto el que todos los actos del Consejo de incautación tiendan á evitar que se paralicen las obras y se deterioren las ya ejecutadas.

Art. 941. En la graduación y pago de los acreedores, se observará lo dispuesto en la Sección quinta de este título.

La Sección quinta, á que este artículo hace referencia, consta de los artículos 908 á 919, en los cuales se establecen taxativamente los derechos de los acreedores en caso de quiebra, y su respectiva graduación. Pueden verse los comentarios á dichos artículos.

TÍTULO II.

De las prescripciones.

Entiéndese por prescripción de acciones la caducidad de éstas por el transcurso del término que para su ejercicio establece la ley. El Código de 1829, como otros varios extranjeros modernos, colocaba los artículos relativos á la prescripción al final de cada uno de los libros á que se referían; pero en el vigente, y ajustándose á un método más científico y de más utilidad práctica á la vez, se han reunido todas las disposiciones que las regulan en el título que nos ocupa.

Sin perjuicio de examinar detenidamente cada uno de los artículos

que comprende, y aun cuando alguno de sus preceptos ha sufrido modificación en las Cortes, según haremos observar, parécenos conveniente insertar á continuación los siguientes párrafos de la exposición de motivos que acompañaba al proyecto:

«Las innovaciones introducidas respecto de la extinción de las obligaciones mercantiles por prescripción, no presentan tanta dificultad como las que se comprenden en otros títulos del proyecto, porque lejos de alterar la legislación vigente, la confirman de nuevo, extendiendo su aplicación á ciertas transacciones que hasta ahora permanecían bajo el imperio del Derecho común, reduciendo, en interés del comercio, la duración de los plazos señalados en el mismo Código, y fijando sobre otros puntos importantes una doctrina más justa y más conforme con la naturaleza de las operaciones mercantiles.

«La conveniencia de las reformas que se dirigen al primer objeto es tan clara y evidente, que bastarán algunas indicaciones en su apoyo.

«Para sustraer de las reglas del Derecho civil la responsabilidad de los Corredores de Comercio é Intérpretes de buques por las operaciones en que intervienen, el proyecto se ha fundado en la grande analogía que existe entre estos oficios y el de Agente de Bolsa, pues siendo así que en el decreto orgánico de la Bolsa de Madrid de 8 de Febrero de 1854 las acciones contra los Agentes ó contra sus fianzas tienen señalada una prescripción especial ó de corto plazo, debe también fijarse la misma prescripción á los Corredores é Intérpretes, que participan, como aquéllos, del carácter común de Agentes mediadores de comercio.

«La prescripción especial establecida para extinguir las responsabilidades que mutuamente pueden exigirse los socios y la Sociedad, tiene su fundamento en que si bien las Compañías comerciales constituyen verdaderas entidades jurídicas, con personalidad distinta de la de los individuos que las componen, esta distinción no aparece muy marcada mientras la Sociedad existe ó el socio forma parte de ella. Mas con la disolución de los vínculos que unían al individuo con la entidad social, se manifiesta aquella distinción de una manera real y efectiva, razón por la que importa fijar un plazo breve para que, dentro de él, ejerciten mutuamente las acciones que crean competirles los socios ó la Sociedad, poniendo término á la incertidumbre que lleva consigo la prescripción ordinaria ó común. Razones análogas ha tenido en cuenta el proyecto para limitar la duración de la responsabilidad de los socios gerentes y administradores de las Compañías por las operaciones que en este concepto hubieren realizado, ya sean los mismos socios, ya sean los extraños los que se consideren perjudicados; pues tanto unos como otros deberán entablar sus reclamaciones dentro de los cuatro años siguientes á la fecha

en que, por cualquier motivo, cesaron aquéllos en el ejercicio de su administración.

»Y por lo que toca á las prescripciones especiales señaladas para exigir el abono del pasaje ó su devolución, el pago de la indemnización por razón de abordaje, el de los gastos de venta judicial de los buques, cargamento ó efectos transportados por mar ó tierra, así como los de su custodia y conservación y otros menudos, que son ordinarios y frecuentes en la navegación, el proyecto se ha fundado en la dificultad de conservar por largo tiempo las pruebas que acreditan el pago de estas cantidades, ó que no viene obligada á ello la persona de quien se reclaman.

«En cuanto á la duración de las prescripciones establecidas en la legislación vigente, el proyecto ha procurado abreviar algunos de los plazos fijados en ella, en atención á que hoy son mucho más fáciles y rápidos los medios de comunicación que lo eran á la promulgación del Código de Comercio, el cual tuvo en cuenta esta circunstancia para señalar el término dentro del cual debían entablarse ciertas reclamaciones, y para declarar que, transcurrido aquél sin verificarlo, se presumía que el deudor había cubierto sus compromisos ó cumplido sus obligaciones.

«Completan el cuadro de las reformas introducidas en esta importante materia, las disposiciones sobre la interrupción judicial de la prescripción, y acerca del tiempo en que empiezan á correr los plazos señalados para la prescripción de ciertas obligaciones mercantiles.

«El Código vigente, reflejando las opiniones vacilantes y poco conformes con los verdaderos principios jurídicos que dominaban en el Derecho civil en la época de su promulgación, declara que la interrupción judicial de la prescripción anula el tiempo transcurrido anteriormente, debiendo empezar á contarse de nuevo desde que se hizo la última gestión en juicio, á instancia de cualquiera de las partes litigantes. La doctrina del Código es injusta, porque atribuye á la interpelación judicial un carácter absoluto, siendo así que según reconocen hoy la generalidad de los jurisconsultos y ha proclamado la mayoría de los legisladores modernos, depende de una condición esencial, á saber: la de que venza el demandante en el juicio que hubiere promovido. Por eso la interpelación judicial resulta ineficaz y como si no hubiera existido, cuando el actor desistiere de ella ó caducare la instancia, en los casos previstos en la novísima ley de Enjuiciamiento civil, ó el demandado fuere absuelto. Así lo consigna también el proyecto, derogando en esta parte el Código vigente.

«Del mismo modo viene á ser injusta la disposición contenida en éste, respecto del tiempo en que debe comenzar á contarse la prescripción de los salarios, gajes y utilidades que corresponden á las personas que han prestado servicios ó hecho trabajos en los buques, puesto que hace depen-

der el curso de la prescripción del regreso de éstos al puerto donde se contrajo la deuda, cuando procede de trabajos, y de la terminación del viaje, cuando se trata de servicios prestados, sin hacer distinción alguna entre las personas que están contratadas por el viaje, las que lo están por tiempo determinado tan sólo, y las que contrataron sin sujeción á ninguna de estas condiciones. La injusticia del Código nace de haber fijado de una manera uniforme el momento en que empieza á correr la prescripción para las obligaciones contraídas de tan distinto modo. Porque si la prescripción se funda en la presunción de que el deudor ha cumplido su obligación, es preciso que ésta haya vencido y que sea exigible. Por eso debe empezar á correr en el mismo instante en que adquiere este carácter, según las modalidades de cada obligación, pues si empezase antes, despojaría al acreedor de un derecho, cuando todavía no le era permitido exigir su cumplimiento, y si comenzare mucho después ó á consecuencia de otro hecho extraño á la obligación, dilataría indefinidamente su duración en daño notorio del deudor. Con arreglo á estos principios, el proyecto ha fijado el momento en que debe empezar á correr el término señalado para la prescripción de las obligaciones procedentes de servicios prestados ó trabajos hechos en los buques.

»Adoptando el mismo criterio, ha modificado el proyecto la doctrina del Código sobre la prescripción de las obligaciones que nacen de los contratos de transportes terrestres y marítimos, distinguiendo en primer término las que se refieren á la entrega del cargamento, de las que tienen por objeto exigir indemnización por los daños que éste hubiere sufrido durante su conducción ó por retraso en la misma. En las primeras, la prescripción corre desde el día en que debió verificarse la entrega, según las condiciones de su transporte, y no se hizo; lo cual es también aplicable á las reclamaciones por retraso en la conducción. En las acciones por daños ó faltas en el cargamento, empieza á contarse desde el día en que se hizo la entrega de éste en el lugar de su destino, siempre que se hubiesen formalizado por el receptor las correspondientes protestas ó reservas en el tiempo y en los casos prescritos al tratar de los contratos de transporte terrestre y de fletamento. Por lo demás, el proyecto, al fijar la doctrina sobre la prescripción procedente de estos contratos, comprende tanto las acciones que puedan entablarse contra el capitán ó conductor como las que se intentaren contra el fletario, y suprime la necesidad de ratificar las protestas por medio de la competente demanda judicial, dentro de los dos meses siguientes, que el Código vigente exige para que dichas protestas produzcan todos sus efectos legales.

»Aplicando los mismos principios á los préstamos á la gruesa y á los seguros marítimos, el proyecto declara que la prescripción de las accio-

nes procedentes de estos contratos comenzará á correr, según la naturaleza del derecho que en cada caso haya de ejercitarse, bien desde el término señalado para el cumplimiento de la respectiva obligación, bien desde la fecha del siniestro, corrigiendo también en esta parte el Código vigente que, de un modo general y sin hacer distinción alguna, dispone que la prescripción empiece á contarse desde la fecha del contrato, cualquiera que sea la índole de la reclamación.»

Art. 942. Los términos fijados en este Código para el ejercicio de las acciones procedentes de los contratos mercantiles, serán fatales, sin que contra ellos se dé restitución. (*Art. 580, Cód. 1829; 916, párr. 1º, italiano.*)

El principio admitido en este artículo y en algunos Códigos extranjeros, se ajusta á la naturaleza del comercio, pues exige seguridad en las transacciones y firmeza en los plazos como garantía de sus operaciones, por lo que se estatuye que los plazos son fatales; es decir, que corriendo sin la menor interrupción, no pueden suspenderse ni prorrogarse, ni se conceden de nuevo después de terminados. En cuanto á negarse, en Derecho mercantil, la restitución, es un principio también admitido universalmente, sin el cual no podría facultarse para el ejercicio del comercio á los menores y demás personas que gozan de aquel beneficio en el Derecho civil.

Art. 943. Las acciones que en virtud de este Código no tengan un plazo determinado para deducirse en juicio, se regirán por las disposiciones del derecho común. (*Art. 581, Cód. 1829.*)

Este artículo, en consonancia con el 2º y el 50, y con una sentencia del Tribunal Supremo de 7 de Enero de 1873, declara como supletorio del mercantil el Derecho común para las prescripciones no establecidas taxativamente en el Código; por este motivo estimamos de utilidad recordar aquí que, excepto las extraordinarias que tienen los criados para reclamar sus salarios, y los artesanos y tenderos para pedir lo que se les debe por su trabajo ó industria, con arreglo á las leyes 9ª y 10ª del título XI del libro X de la Novísima Recopilación, prescriben según el Derecho común: las acciones personales, á cuya clase pertenecen todas las que nacen de los contratos, por regla general á los veinte años, y el derecho de pedir ejecutivamente á los diez; y las acciones mixtas de reales

y personales, como son las provenientes de contratos con garantía hipotecaria, á los treinta años. (Ley 21, tit. XXIX de la Partida 3ª, y ley 5ª, tit. VIII, libro X de la Novísima Recopilación.)

En cuanto á las cuestiones de Derecho internacional que pudieran presentarse, nada dice el Código que pueda servir de regla para resolverlas; pero es principio general que deben ajustarse al estatuto real y al personal, y por consiguiente, que la legislación del país debe ser la norma de cada acto.

Art. 944. La prescripción se interrumpirá por la demanda ú otro cualquier género de interpelación judicial hecha al deudor; por el reconocimiento de las obligaciones, ó por la renovación del documento en que se funde el derecho del acreedor. (Art. 582, Cód. 1829; 916, párr. 2º, italiano.)

Se considerará la prescripción como no interrumpida por la interpelación judicial, si el actor desistiese de ella, ó caducara la instancia, ó fuese desestimada su demanda.

Empezará á contarse nuevamente el término de la prescripción en caso de reconocimiento de las obligaciones, desde el día en que se haga; en el de su renovación, desde la fecha del nuevo título; y si en él se hubiere prorrogado el plazo del cumplimiento de la obligación, desde que éste hubiere vencido.

Establece una novedad este artículo respecto al 582 del Código derogado, con el que concuerda en parte, y esta novedad se refiere á establecer que se considerará la prescripción como no interrumpida por la reclamación judicial si el actor desistiere de ella, ó caducara la instancia ó fuere desestimada su demanda.

Nada dice el Código del caso en que el demandado sea absuelto de la demanda; pero nosotros, fundados en el preámbulo y en su analogía con los comprendidos en el artículo, creemos que debe surtir idénticos efectos.

Tampoco se expresa en el texto otro caso en que nosotros creemos se interrumpe la prescripción; cuando se hiciere por actos el reconocimiento del crédito, ya pagando los intereses, ya una cantidad á cuenta.

Art. 945. La responsabilidad de los Agentes de Bolsa, Corredores de comercio ó intérpretes de buques, en las obligaciones que

intervengan por razón de su oficio, prescribirá á los tres años. (Art. 922, párr. 1º, Cód. italiano, dif.)

Este artículo, que era en el proyecto presentado en 1882 á las Cortes el 947, ha sufrido dos modificaciones durante la discusión y aprobación del Código.

Su redacción primitiva era la siguiente:

«Art. 947. La obligación de los Agentes, Corredores ó Intérpretes de buques de responder del cumplimiento de las obligaciones en que median, de la identidad ó capacidad legal de las personas que en ellas intervengan y de la autenticidad de los títulos ó efectos sobre que versen, según los casos, durará tres años.»

Después, y durante la discusión que tuvo lugar en el Congreso, se presentó una enmienda, restringiendo la responsabilidad á los casos en que no obraren como Notarios mercantiles y no constare el reconocimiento de los títulos ó efectos en los centros en que deba tener lugar, en la que aparecía redactado en esta forma:

«Art. 947. La obligación de los Agentes de Bolsa, Corredores de comercio é Intérpretes de buques, de responder dar cumplimiento á las operaciones en que intervengan cuando no obren como notarios mercantiles, de la identidad ó capacidad legal de la persona y de la autenticidad de sus títulos ó efectos sobre que versen, cuando no conste el reconocimiento debido en los centros en que deba tener lugar, durará tres años.»

Pero reconociéndose, sin duda, que la responsabilidad de los Agentes debe existir siempre que intervengan obligaciones por razón de su oficio, para que la sanción legal se halle en armonía con los preceptos del Código que estatuyen sus derechos y obligaciones, y después de presentarse otra enmienda en que casi se redactaba en iguales términos, se aprobó la redacción de este precepto en la forma que, á nuestro juicio, responde más cumplidamente á su objeto de garantizar á las personas que contratan con su intervención, la seguridad de poder exigir el cumplimiento de lo estipulado, ampliando hasta tres años el plazo de dos que antes duraba su responsabilidad con arreglo al artículo 67 de la ley de Bolsas de 1854.

Art. 946. La acción real contra la fianza de los agentes mediadores sólo durará seis meses, contados desde la fecha del recibo de los efectos públicos, valores de comercio ó fondos que se les hubieren entregado para las negociaciones, salvo los casos de interrupción ó suspensión expresados en el art. 944.

Teniendo en cuenta que ciertos gravámenes, como el que por acción real pesa sobre las fianzas de los Agentes, no pueden ser indefinidos ni de larga duración, sin entorpecer y dificultar las transacciones sucesivas, dada la movilidad del comercio y el gran número de operaciones en que intervienen los Agentes; y de conformidad con lo aceptado en otros países, excepto en Alemania, donde dura un año, y el precedente que existía en el art. 69 de la ley de 1854, limita éste á seis meses el plazo para ejecutar la acción real contra la fianza de los Agentes.

Art. 947. Las acciones que asisten al socio contra la Sociedad ó viceversa, prescribirán por tres años, contados, según los casos, desde la separación del socio, su exclusión ó disolución de la Sociedad.

Será necesario, para que este plazo corra, inscribir en el Registro Mercantil la separación del socio, su exclusión, ó la disolución de la Sociedad.

Prescribirá asimismo por cinco años, contados desde el día señalado para comenzar su cobro, el derecho á percibir los dividendos ó pagos que se acuerden por razón de utilidades ó capital sobre la parte ó acciones que á cada socio corresponda en el haber social. (*Art. 146, Cód. alemán, dif.; 127, ley belga, dif.; 919, número 1º, italiano, dif.*)

No acertamos á explicarnos el motivo que habrán tenido los autores del Código para establecer, dentro de un mismo artículo, dos preceptos que, en nuestro juicio, no sólo no son armónicos, sino que entrañan una verdadera contradicción.

Dícese en el apartado primero, que las acciones que asisten al socio contra la Sociedad, ó viceversa, prescribirán *por tres años*, contados según los casos que enumera; y en el apartado tercero establece, como si esta no fuera una acción del socio contra la Sociedad, que prescribirá *asimismo por cinco años* (y este adverbio es la mejor prueba del error cometido) el derecho á percibir los dividendos por razón de utilidades ó capital sobre la parte ó acciones que á cada socio corresponda en el haber social. ¿Deberá entenderse el artículo tal como está escrito? ¿Será mejor interpretación creer, como nosotros, que el artículo, en su apartado primero, debe decir prescribirán *por cinco años*, de acuerdo con lo establecido en los Códigos de Alemania, Bélgica, Francia é Italia, y como

lo indica la construcción gramatical y la prosodia del texto al decir, en el último apartado, *prescribirá asimismo á los cinco años?* No tenemos nosotros autoridad bastante para resolver; los Tribunales, que están llamados á hacerlo en su día, son los encargados de aclarar la duda.

Art. 948. La prescripción en provecho de un asociado que se separó de la Sociedad ó que fué excluido de ella, constandingo en la forma determinada en el artículo anterior, no se interrumpirá por los procedimientos judiciales seguidos contra la Sociedad ó contra otro socio.

La prescripción en provecho del socio que formaba parte de la Sociedad en el momento de su disolución, no se interrumpirá por los procedimientos judiciales seguidos contra otro socio, pero sí por los seguidos contra los liquidadores. (*Art. 148, Cód. alemán.*)

La disposición del primer apartado es consecuencia de los distintos derechos que competen al individuo que se separó de la Sociedad, con la que ya no tiene solidaridad de intereses ni de responsabilidades; y la del segundo se halla basada precisamente en el principio contrario.

Art. 949. La acción contra los socios gerente y administradores de las Compañías ó Sociedades terminará á los cuatro años, á contar desde que por cualquier motivo cesaren en el ejercicio de la administración. (*Art. 127, ley belga, dif.*)

Art. 950. Las acciones procedentes de letras de cambio se extinguirán á los tres años de su vencimiento, háyanse ó no protestado.

Igual regla se aplicará á las libranzas y pagarés de comercio, cheques, talones y demás documentos de giro ó cambio, y á los dividendos, cupones é importe de amortización de obligaciones emitidas conforme á este Código. (*Arts. 77, 78, 79 y 80, ley general alemana del cambio; 82, ley belga, dif.; 919, núm. 2º, Cód. italiano, dif.*)

Este artículo, que refunde en uno solo los 557 y 569 del derogado, reduce á tres años el plazo de cuatro que aquél señalaba para la prescripción de las acciones nacidas de letras, libranzas, etc., siendo de los Códigos

g os extranjeros el alemán el único que establece el mismo plazo; pues en Bélgica, Francia é Italia dura cinco años, y en Holanda es más breve siempre el plazo que en nuestro Código vigente, debiendo determinarse según los casos.

La redacción del artículo produce esta duda: ¿qué acciones son las que prescriben por tres años, las ordinarias ó las extraordinarias, las ejecutivas ó las comunes? Porque estableciéndose en el art. 521 que la acción que nace de las letras de cambio para el pago ó reembolso será ejecutiva, y no marcándose en él el plazo que existe para ejercitarla, debe suponerse que se halla comprendida en este artículo.

Art. 951. Las acciones relativas al cobro de portes, fletes, gastos á ellos inherentes y de la contribución de averías comunes, prescribirán á los seis meses de entregar los efectos que los adeudaron.

El derecho al cobro del pasaje prescribirá en igual término, á contar desde el día en que el viajero llegó á su destino, ó del en que debía pagarlo. (*Art. 995, Cód. 1829; 906 y 909, alemán; 235, belga; 433, francés; 924, italiano.*)

El Código establece estos plazos tan breves con objeto de evitar las dificultades que suelen ofrecer las dilaciones cuando se trata de justificar el pago de su importe.

Comentando el art. 995 del Código de 1829, que concuerda con el presente, decían los Sres. La Serna y Reus lo siguiente, aplicable á éste:

«Necesitamos aquí hacer una explicación. El flete se debe desde el momento en que se han desembarcado y puesto á disposición del consignatario las mercaderías, y el que por espacio de seis meses calla y no reclama, pierde su derecho. Pero si un capitán ha hecho avería, y no pudiendo resolverla por sí, instruye judicialmente el expediente de avería, y por separado hace entrega del cargo, con fianza ó sin ella, mas por dificultades que se han ofrecido, el expediente no terminase hasta algunos meses, sería altamente injusto y hasta un absurdo que corriera para el capitán el término de la prescripción: por esto creemos que en tal caso los seis meses deberán correr desde la terminación del expediente.»

Art. 952. Prescribirán al año:

1º Las acciones nacidas de servicios, obras, provisiones y sumi-

nistros de efectos ó dinero para construir, reparar, pertrechar ó avituallar los buques ó mantener la tripulación, á contar desde la entrega de los efectos y dinero ó de los plazos estipulados para su pago, y desde la prestación de los servicios ó trabajos, si éstos no estuvieren contratados por tiempo ó viaje determinados. Si lo estuviesen, el tiempo de la prescripción comenzará á contarse desde el término del viaje ó del contrato que les fuere referente; y si hubiere interrupción en éstos, desde la cesación definitiva del servicio.

2º Las acciones sobre entrega del cargamento en los transportes terrestres ó marítimos, ó sobre indemnización por sus retrasos y daños sufridos en los objetos transportados, contado el plazo de la prescripción desde el día de la entrega del cargamento en el lugar de su destino, ó del en que debía verificarse según las condiciones de su transporte.

Las acciones por daños ó faltas no podrán ser ejercitadas si al tiempo de la entrega de las respectivas expediciones, ó dentro de las veinticuatro horas siguientes, cuando se trate de daños que no apareciesen al exterior de los bultos recibidos, no se hubiesen formalizado las correspondientes protestas ó reservas.

3º Las acciones por gastos de la venta judicial de los buques, cargamentos ó efectos transportados por mar ó tierra, así como las de su custodia, depósito y conservación, y los derechos de navegación y de puerto, pilotaje, socorros, auxilios y salvamentos, contándose el plazo desde que los gastos se hubieren hecho y prestado los auxilios, ó desde la terminación del expediente, si se hubiere formalizado sobre el caso. (*Arts. 992, 993, 994 y 996, Cód. 1829; 906, en relación con el 757, 907, 908 y 909, alemán; 232, 233, 234 y 236, belga; 433, 435 y 436, francés; 925 y 926, italiano.*)

En este artículo se han refundido cuatro del Código antiguo: los 992, 993, 994 y 996, reduciendo considerablemente el plazo de las prescripciones respecto á la acción para reclamar el valor de los efectos suministrados para construir, reparar y pertrechar la nave, que duraba cinco años según el primero de los artículos citados.

Art. 953. Las acciones para reclamar indemnización por los abordajes prescribirán á los dos años del siniestro.

Estas acciones no serán admisibles si no se hubiere hecho la correspondiente protesta por el capitán del buque perjudicado, ó quien le sustituyere en sus funciones, en el primer puerto donde arribaron, conforme á los casos 8º y 15 del art. 612, cuando éstos ocurrieren. (*Art. 232, Cód. belga.*)

Art. 954. Prescribirán por tres años, contados desde el término de los respectivos contratos ó desde la fecha del siniestro que diere lugar á ellas, las acciones nacidas de los préstamos á la gruesa ó de los seguros marítimos. (*Art. 997, Cód. 1829, dif.; 909, alemán, dif.; 235, belga; 924, italiano, dif.*)

También este artículo reduce á tres años el plazo de cinco establecido en su concordante del Código antiguo, que es el 997.

TÍTULO III.

Disposición general.

Art. 955. En los casos de guerra, epidemia oficialmente declarada ó revolución, el Gobierno podrá, acordándolo en Consejo de Ministros y dando cuenta á las Cortes, suspender la acción de los plazos señalados por este Código para los efectos de las operaciones mercantiles, determinando los puntos ó plazas donde estime conveniente la suspensión, cuando ésta no haya de ser general en todo el Reino.

Como remate de nuestros comentarios, parécenos que debemos reproducir aquí la parte de la exposición de motivos que explica y razona la disposición contenida en el último artículo del Código:

«El último título del proyecto contiene un solo artículo, que aun cuando se halla estrechamente relacionado con la materia tratada en el título anterior, es aplicable á todos los que fijan plazos ó términos para el ejercicio de un derecho ó para el cumplimiento de una obligación, ofreciendo una verdadera novedad en nuestra legislación comercial.

El señalamiento de estos plazos supone necesariamente en la persona que, dentro de ellos, debe realizar alguna formalidad judicial ó extrajudicial, la posibilidad material de obrar; pues existiendo ó sobreviniendo obstáculos que impidan la libre acción del interesado, no puede deducirse la presunción de que renuncia á su derecho el que no lo ejerce; cuya presunción es el fundamento de la pérdida de los mismos derechos por prescripción. Hasta ahora, la legislación mercantil no ha reconocido de un modo formal la eficacia de estos obstáculos, cuando son públicos y más ó menos generales, para suspender el curso de los términos que la misma señala, á fin de cumplir dentro de ellos ciertas formalidades ó formular determinadas reclamaciones, si se exceptúa algún caso concreto y aislado, como sucede respecto de la presentación de las letras de cambio á la aceptación. Este silencio del legislador ha sido motivo de graves perturbaciones en el comercio; y si bien, para evitarlas, se han visto obligados los Gobiernos á dictar medidas excepcionales en circunstancias extraordinarias, parecía como que había algo de arbitrario en ellas por la índole del poder de quien procedían. Ciertamente que, con arreglo á los principios del derecho público, la suspensión de los plazos fijados en una ley, equivale á una derogación de la misma, y bajo este aspecto es innegable que corresponde decretarla al Poder legislativo. Mas como los acontecimientos que exigen la suspensión de los términos fijados en el Código, pueden sobrevenir de improviso y cuando no se hallen reunidas las Cortes, y el aplazamiento traería incalculables perjuicios, el proyecto ha procurado atender los intereses generales del Comercio, sin menoscabo de la autoridad de los Cuerpos Colegisladores, estableciendo taxativamente las causas graves y extraordinarias que podrán motivar la suspensión de los referidos plazos, y atribuyendo al Gobierno la facultad de declararla, previo acuerdo del Consejo de Ministros, con la obligación de dar cuenta á las Cortes del uso que hiciere de esta facultad.»

Art. 953. Las acciones para reclamar indemnización por los abordajes prescribirán á los dos años del siniestro.

Estas acciones no serán admisibles si no se hubiere hecho la correspondiente protesta por el capitán del buque perjudicado, ó quien le sustituyere en sus funciones, en el primer puerto donde arribaron, conforme á los casos 8º y 15 del art. 612, cuando éstos ocurrieren. (*Art. 232, Cód. belga.*)

Art. 954. Prescribirán por tres años, contados desde el término de los respectivos contratos ó desde la fecha del siniestro que diere lugar á ellas, las acciones nacidas de los préstamos á la gruesa ó de los seguros marítimos. (*Art. 997, Cód. 1829, dif.; 909, alemán, dif.; 235, belga; 924, italiano, dif.*)

También este artículo reduce á tres años el plazo de cinco establecido en su concordante del Código antiguo, que es el 997.

TÍTULO III.

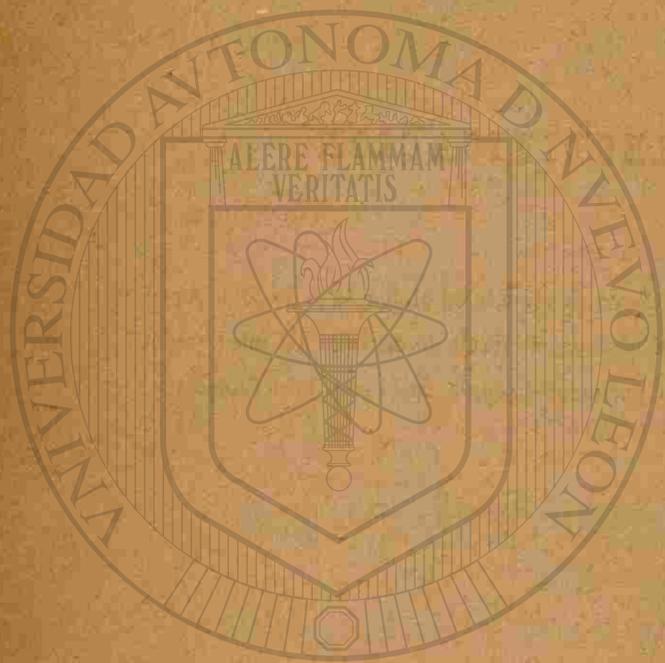
Disposición general.

Art. 955. En los casos de guerra, epidemia oficialmente declarada ó revolución, el Gobierno podrá, acordándolo en Consejo de Ministros y dando cuenta á las Cortes, suspender la acción de los plazos señalados por este Código para los efectos de las operaciones mercantiles, determinando los puntos ó plazas donde estime conveniente la suspensión, cuando ésta no haya de ser general en todo el Reino.

Como remate de nuestros comentarios, parécenos que debemos reproducir aquí la parte de la exposición de motivos que explica y razona la disposición contenida en el último artículo del Código:

«El último título del proyecto contiene un solo artículo, que aun cuando se halla estrechamente relacionado con la materia tratada en el título anterior, es aplicable á todos los que fijan plazos ó términos para el ejercicio de un derecho ó para el cumplimiento de una obligación, ofreciendo una verdadera novedad en nuestra legislación comercial.

El señalamiento de estos plazos supone necesariamente en la persona que, dentro de ellos, debe realizar alguna formalidad judicial ó extrajudicial, la posibilidad material de obrar; pues existiendo ó sobreviniendo obstáculos que impidan la libre acción del interesado, no puede deducirse la presunción de que renuncia á su derecho el que no lo ejerce; cuya presunción es el fundamento de la pérdida de los mismos derechos por prescripción. Hasta ahora, la legislación mercantil no ha reconocido de un modo formal la eficacia de estos obstáculos, cuando son públicos y más ó menos generales, para suspender el curso de los términos que la misma señala, á fin de cumplir dentro de ellos ciertas formalidades ó formular determinadas reclamaciones, si se exceptúa algún caso concreto y aislado, como sucede respecto de la presentación de las letras de cambio á la aceptación. Este silencio del legislador ha sido motivo de graves perturbaciones en el comercio; y si bien, para evitarlas, se han visto obligados los Gobiernos á dictar medidas excepcionales en circunstancias extraordinarias, parecía como que había algo de arbitrario en ellas por la índole del poder de quien procedían. Ciertamente que, con arreglo á los principios del derecho público, la suspensión de los plazos fijados en una ley, equivale á una derogación de la misma, y bajo este aspecto es innegable que corresponde decretarla al Poder legislativo. Mas como los acontecimientos que exigen la suspensión de los términos fijados en el Código, pueden sobrevenir de improviso y cuando no se hallen reunidas las Cortes, y el aplazamiento traería incalculables perjuicios, el proyecto ha procurado atender los intereses generales del Comercio, sin menoscabo de la autoridad de los Cuerpos Colegisladores, estableciendo taxativamente las causas graves y extraordinarias que podrán motivar la suspensión de los referidos plazos, y atribuyendo al Gobierno la facultad de declararla, previo acuerdo del Consejo de Ministros, con la obligación de dar cuenta á las Cortes del uso que hiciere de esta facultad.»



RECTIFICACION

El Código de Comercio vigente en Méjico es el de 20 de Abril de 1884, puesto en observancia desde 20 de Julio del mismo año, y no el expresado, por error de copia, en la pág. 77 del tomo I.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



APÉNDICES.

UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE

I

CREANDO LAS CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN,
y estableciendo las bases para su constitución, y atribuciones
que les son propias.



MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICIÓN

SEÑORA: Los esfuerzos que en los últimos siglos ha venido haciendo España para desarrollar su vida económica, se estrellaron hasta ahora en la falta de una organización suficiente para dar fórmula á este deseo de encauzar tan diversas aspiraciones. El trabajo y la industria, al compás de los demás intereses de la vida humana, y quizás con mayor necesidad que algunos de ellos, no están suficientemente amparados con la aislada actividad del individuo, y necesitan adquirir por medio de la libre asociación poderosos organismos, con los cuales, resumiéndose y concertándose los esfuerzos de todos sin mengua de la libertad de cada uno, puedan obtenerse prontos y eficaces beneficios para el desarrollo y engrandecimiento de aquellos generales intereses. No de otro modo, ni por distintos procedimientos, han conseguido hoy llegar al gran desarrollo de su industria y de su comercio las naciones que en esto nos preceden, y no tampoco se consiguió en los siglos medios dar una existencia segura y suficiente para las necesidades de la época al trabajo y á la producción sino por medio de los Gremios, de las Bolsas y de las Ligas.

Destruídos aquellos moldes en los albores de la vida moderna, y necesitando además las energías de la actividad económica cauces más anchos por donde dirigirse, ha llegado el momento que desde hace mucho tiempo se siente en España de iniciar la organización de los intereses económicos, y entre las diferentes instituciones que requieren la cooperación del Gobierno, y que éste irá desarrollando sucesivamente, una de las primeras que se propone introducir en las realidades de la vida nacional es la institución que se conoce con el nombre de Cámaras de Comercio.

Para desenvolver el Ministro de Fomento ampliamente este pensamiento ha invitado á presentar proyectos que den forma práctica á la idea á los principales centros mercantiles y manufactureros de la Nación, entre los cuales cabe el honor de una espontánea iniciativa al Círculo Mercantil de Madrid y á la Presidencia de la Industria madrileña; y aunque hasta la fecha no han respondido todos al llamamiento, se explica bien esta inercia por la falta de confianza en el interés que por el absorbente calor de la política militante hasta ahora se había demostrado para atender á las necesidades del comercio y de la industria. A reserva de tener en cuenta lo que en el porvenir expongan, y de aprovechar las lecciones de la experiencia, es conveniente autorizar desde luego, siquiera como ensayo, la creación de las expresadas Cámaras por medio de una disposición administrativa más fácil y más prontamente reformable que una ley, reservando el carácter de estabilidad que ésta proporciona para la organización definitiva que á las Cámaras habrá de darse cuando las lecciones del tiempo y los resultados de este ensayo puedan aprovecharse como garantías de acierto para la redacción de un proyecto de ley de tanta y tan transcendental importancia.

Desde muy antiguo ha venido en España promoviéndose el acrecentamiento del comercio y de la industria por medio de Juntas y Corporaciones oficiales en armonía con los principios dominantes en cada época. Los Consulados marítimos y terrestres autorizados oficialmente desde 1283 para entender en asuntos del orden judicial y del administrativo, que funcionaron en Mallorca desde 1343, en Barcelona desde 1347, después en Gerona, San Feliú de Guixols, Tortosa, Tarragona, y más tarde en el Reino de Castilla; las Universidades de Mercaderes ó Casas de Contratación, institución utilísima que fundada en Burgos se propagó á otros puntos del Reino y del extranjero, y ejerció decisiva influencia en el des-

cubrimiento y conquista de apartados territorios, facilitando recursos para realizar estas empresas; la Junta de Comercio, creada en 1679 para restablecer y aumentar el comercio general del Reino, y á cuyos altos fines hubo de agregarse más adelante cuanto hacia relación á moneda y minas, denominándose desde entonces Junta general de Comercio, Moneda y Minas; el Consejo y las Juntas provinciales de Agricultura, Industria y Comercio, posteriormente instituidas con la principal misión de evacuar las consultas que el Gobierno tuviera por conveniente encomendarles, y que andando los tiempos dieron origen á los actuales Consejos superior y provinciales de Agricultura, Industria y Comercio, así como otras Juntas de índole semejante, modificadas y reconstituidas en diferentes épocas, son otros tantos testimonios del cuidado con que los Poderes públicos han protegido en otros tiempos en España los intereses del comercio y de la industria, logrando en las épocas de su florecimiento comercial y fabril que sus instituciones sirvieran de enseñanza provechosa á otros países.

Inútil sería dar hoy nueva vida á las antiguas corporaciones que registra la historia mercantil española, pues aunque el fin de todas ellas era fomentar el comercio y la industria, los medios de conseguirlo han variado notablemente, efecto de los modernos principios económico-administrativos que no consienten al Poder central desprenderse de la gestión de los negocios que directamente interesan al Estado, ni ceder varias rentas públicas que ahora percibe y de que antes aquéllas disponían. Poco es lo útil también que puede tomarse de sus atribuciones para hacerlo figurar en las que se asignen á las Cámaras de cuya creación se trata, porque pugnaría con el criterio expansivo de la época y con nuestro actual régimen constitucional y parlamentario.

El Consejo superior y los provinciales de Agricultura, Industria y Comercio, cuyos buenos servicios á la Administración son notorios, tampoco pueden considerarse, así por su organización como por su cometido, como genuina representación de los comerciantes é industriales, ni mucho menos dejar satisfechas sus legítimas aspiraciones.

Pero si en nuestro propio país nada hay que pueda utilizarse en beneficio de la institución que se trata de crear, en cambio Francia nos ofrece en sus Cámaras de Comercio un ejemplo que puede, á lo menos por ahora, seguirse con provecho. Creadas á mediados del siglo xvii, se han ido propagando por las demás naciones, que ya tocan sus ventajas; y no hay

razón para que España no las acepte también como un adelanto de la época, siempre que al importar lo bueno que en ellas encuentre cuide de amoldarlo á los usos, costumbres y leyes generales del país.

Sin perder, pues, de vista esta institución de la Nación vecina, el Ministro que suscribe cree que debe autorizarse el establecimiento de Cámaras oficiales del Comercio, de la Industria y de la Navegación en las plazas de mayor importancia en estos ramos de la riqueza pública, dividiéndolas en dos secciones para el Comercio y la Industria, ó en tres allí donde la importancia de la Navegación lo reclame.

Los que á estas industrias se dedican, notorio es que al amparo de la libertad común pueden asociarse para sus peculiares fines sin intervención alguna del Estado. Pero si estas asociaciones han de tener carácter oficial y sus actos no han de ser meramente privados, y los Poderes públicos han de tener que contar con su concurso, será preciso que su organización se acomode á bases que ciertamente no coartan de un modo sustancial la amplitud de movimientos de que podrían gozar como asociaciones libres y privadas.

Alejada de estas Cámaras la política, y dedicadas pura y exclusivamente á velar por los intereses locales y generales del comercio, de la industria y de la navegación, y á procurar su acrecentamiento creando nuevos ramos de producción y de tráfico, á uniformar usos y prácticas mercantiles, á ilustrar con su consejo á las Autoridades y al Gobierno, á promover y dirigir Exposiciones que señalen el camino de las reformas y progresos convenientes; en una palabra, á poner en juego los medios que el interés de todos sugiera á cada uno de los asociados para lograr el bien común, todo hace presumir que la institución de que se trata ha de franquear al país nuevas vías de prosperidad y progreso.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 9 de Abril de 1886.

SEÑORA:

A L. R. P. de V. M.

Eugenio Montero Ríos.

REAL DECRETO

A propuesta de mi Ministro de Fomento, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, he tenido á bien disponer:

Artículo 1º Las asociaciones de carácter permanente que, usando de su libertad constitucional, funden los comerciantes, industriales, navieros y capitanes de la Marina mercante de altura se considerarán como Cámaras oficiales de Comercio, Industria y Navegación para los efectos de este decreto, si en su constitución y régimen se acomodan á las bases siguientes:

Primera. Corresponderá al Ministro de Fomento designar las plazas en que por el desarrollo é importancia que en ellas tengan los intereses mercantiles, industriales ó de la navegación puedan constituirse Cámaras oficiales para el fomento de los mismos.

Segunda. Para pertenecer á una Cámara de Comercio, Industria ó Navegación, se requiere:

1º Ser español.

2º Comerciante, industrial ó naviero por cuenta propia, con cinco años de ejercicio en una de estas profesiones.

3º Pagar también con cinco años de antelación contribución directa al Estado por alguno de estos conceptos.

Y 4º Contribuir á la Cámara con la cuota que en su reglamento se determine.

Podrán también pertenecer á la Cámara los gerentes ó representantes de Sociedades ó Empresas mercantiles, industriales ó de navegación de altura ó de cabotaje, y los pilotos que sean ó hubieren sido capitanes de la Marina mercante de altura. Los comerciantes, industriales, navieros y capitanes de la Marina mercante de altura que no estén domiciliados en población donde exista Cámara oficial, podrán agregarse á la más próxima.

Tercera. Todos los miembros de la Cámara formarán su asamblea general. Esta podrá dividirse en las Secciones Mercantil, Industrial y de Navegación, con tal que cuente para cada una con 12 miembros de la profesión respectiva.

Cuarta. Toda Cámara oficial tendrá una Junta directiva, compuesta de

un Presidente, un Vicepresidente, un Tesorero, un Contador, un Secretario general y á lo menos seis Vocales. Si la Cámara estuviese dividida en secciones, los cargos de Vocales se distribuirán entre ellas.

Quinta. Serán elegibles para los cargos de la Junta directiva los miembros de la Cámara comerciantes, industriales y navieros que, en nombre propio ó en representación de una Sociedad ó Empresa, figuren en la mitad superior de la escala que se formará con todos los miembros de la Cámara, contribuyentes al Estado por sus respectivas profesiones. Serán también elegibles los capitanes que figuren asimismo en la primera mitad de la lista de todos los de su clase que sean miembros de la Cámara; habiendo de formarse aquélla por el orden de antigüedad del título de piloto que tengan los que en dicha lista hubieran de incluirse.

Sexta. Los cargos de la Junta directiva se proveerán por elección directa de los miembros de la Cámara reunidos en asamblea general. Si ésta se hallase dividida en secciones, cada una de ellas, y no la asamblea general, elegirá los Vocales que le correspondan en la Junta directiva. Elegirá asimismo cada sección entre estos Vocales los que hayan de desempeñar los cargos de Presidente y Secretario de su Junta respectiva. Los cargos serán trienales, excepto las dos terceras partes de la primera Junta directiva, y anualmente se proveerá la tercera parte, haciéndose inmediatamente después de la constitución de la primera Junta directiva el sorteo de todos sus individuos, con el fin de determinar el orden de los cargos que desde el año inmediato siguiente han de proveerse por la asamblea general, y en su caso, por cada una de las secciones.

Séptima. La Junta directiva de cada Cámara, las de sus respectivas secciones, la asamblea general y las dos secciones se reunirán cuantas veces se disponga en su reglamento, y además cuando así lo considerase conveniente el Gobierno.

Octava. Podrán también reunirse diversas Cámaras ó sus Juntas directivas cuando el Gobierno así lo disponga, ó en los casos previstos en sus respectivos reglamentos, para deliberar sobre intereses comunes á todas ellas. Cuando fueren dos ó más Cámaras las que hubieren de reunirse, no será necesaria la asistencia de cada uno de los miembros, pudiendo elegir la asamblea general de cada uno aquellos que hayan de concurrir en su representación á la reunión común.

Novena. Cada Cámara podrá formar el reglamento de su régimen interior con entera libertad, si bien respetando en él las disposiciones de

este decreto. En el reglamento podrá fijarse la cuota con que ha de contribuir cada miembro á los gastos comunes de la Cámara.

Art. 2º Corresponderá á las Cámaras oficiales de Comercio, Industria y Navegación:

1º Pedir al Poder legislativo cuanto consideren conveniente para el desarrollo y mejora del Comercio, de la Industria y de la Navegación.

2º Proponer al Gobierno, á instancia de éste ó por iniciativa propia, las reformas que en beneficio de aquellos intereses entiendan que deben hacerse en las leyes y disposiciones vigentes que á ellos se refieran.

3º Proponerle asimismo la ejecución de las obras y el establecimiento ó reforma de los servicios públicos en lo que pueda ser conveniente para el Comercio, la Industria ó la Navegación.

4º Proporcionar al Gobierno los datos y noticias que le pidiere y evaluar los informes que se les demandaren.

5º Promover y dirigir Exposiciones comerciales y de industrias terrestres y marítimas.

6º Establecer y sostener relaciones con las demás Corporaciones mercantiles é industriales, así nacionales como extranjeras, y nombrar corresponsales.

7º Procurar la uniformidad de los usos y prácticas mercantiles.

8º Fomentar directa ó indirectamente la enseñanza comercial, industrial y marítima, celebrando al efecto conferencias públicas, publicando Memorias, ofreciendo y concediendo premios en concurso ó fuera de él á los autores de obras que versen sobre algún ramo de Comercio, de la Industria ó de la Navegación, y fundando con sus propios fondos y dirigiendo establecimientos de enseñanza sobre estos ramos.

9º Nombrar y separar libremente á sus empleados, asignándoles la retribución que ha de percibir y las funciones que han de desempeñar.

10. Elegir los Delegados que han de representar á la Cámara cuando se reúnan varias y no hayan de concurrir á la reunión común todos los miembros de cada una.

11. Resolver como Jurado, y con arreglo á las condiciones que voluntariamente establezcan las partes interesadas, las cuestiones que los comerciantes, industriales ó navieros sometan á su decisión.

12. Resolver las cuestiones que surjan entre los fabricantes y operarios cuando los unos y los otros se convengan en someterlas á la decisión de la Cámara.

43. Promover entre los comerciantes, industriales y navieros el procedimiento del juicio de amigables componedores como el más conveniente para la resolución de las cuestiones que entre ellos surjan.

44. Ejercitar ante los Tribunales las acciones criminales para la persecución de los delitos cometidos en perjuicio de los intereses comunes del Comercio, de la Industria y de la Navegación.

45. Nombrar Veedores que por cuenta de la Cámara cuiden de la policía industrial y mercantil, para poner en conocimiento de las Autoridades á quienes corresponda los abusos y fraudes que se cometan en perjuicio del comercio de buena fe y en el de los fabricantes y operarios.

46. Y redactar y publicar anualmente una Memoria de sus trabajos.

Art. 3º Las Cámaras oficiales habrán de ser necesariamente consultadas sobre los proyectos de Tratados de Comercio y de Navegación, reformas de Aranceles, creación de Bolsas de Comercio, y organización y planes de la enseñanza mercantil, industrial y de navegación.

Art. 4º No podrán deliberar las Cámaras oficiales sobre asuntos ajenos al Comercio, á la Industria y á la Navegación.

Art. 5º Las Cámaras oficiales pondrán en conocimiento del Gobernador de la provincia respectiva y de la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio su constitución definitiva, su reglamento interior, y anualmente su Junta directiva inmediatamente que fuere nombrada.

DISPOSICIÓN GENERAL

En las plazas en que el Comercio y la Industria estuvieren organizados por gremios, formarán parte de la Cámara oficial los representantes de cada gremio, que éstos elegirán, procurando al hacer esta elección que estén proporcionalmente representados los intereses peculiares á cada gremio.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Podrán constituirse desde luego Cámaras oficiales en los puertos que tengan Aduana de primera clase, y en las plazas mercantiles é industriales de Madrid, Alcoy, Badajoz, Burgos, Córdoba, Gerona, Granada, Jerez, Jaén, Lérida, Sabadell, Tarrasa, Murcia, Oviedo, Salamanca, Reus, Valladolid, Santiago y Zaragoza.

Segunda. Dentro de los 15 días siguientes á la publicación de este decreto en el *Boletín oficial* de la respectiva provincia, la Autoridad superior administrativa de la plaza en que hubiere de constituirse la Cámara nombrará una Comisión, compuesta de igual número de comerciantes, industriales y navieros si los hubiere, designando entre los nombrados los que han de ejercer los cargos de Presidente y Secretario de la Comisión, invitándola para que proceda á la formación de la lista de los comerciantes, industriales, navieros y capitanes de la Marina mercante de altura que quieran ser miembros de la Cámara, y á la redacción de un proyecto del reglamento interior por que haya de regirse.

Tercera. Transcurrido que sea un mes, á contar desde el nombramiento de la Comisión, ésta convocará á los comerciantes, industriales, navieros y capitanes de la Marina mercante de altura que hayan de pertenecer á la Cámara á una asamblea general. En ella se discutirá el proyecto de reglamento interior, que se aprobará con las enmiendas, reformas ó adiciones que en él acordare hacer la asamblea general, y se nombrarán los individuos de la Junta directiva, cuya elección corresponde á la misma. Inmediatamente después las secciones, si las tuviere la Cámara, nombrarán los Vocales de dicha Junta.

Cuarta. En las plazas en que el Comercio y la Industria se hallasen organizados en gremios, la Autoridad superior administrativa encomendará á los Presidentes de los mismos y á algunos de los comerciantes, industriales, navieros ó capitanes de la Marina mercante de altura, si los hubiere no agremiados, las funciones mencionadas en la disposición anterior.

Quinta. El Ministro de Fomento dictará las disposiciones necesarias para el cumplimiento de este decreto.

Dado en Palacio á nueve de Abril de mil ochocientos ochenta y seis.

MARÍA CRISTINA. ®

El Ministro de Fomento,
Eugenio Montero Rios.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

DIRECCIÓN GENERAL DE

II

REGLAMENTO INTERINO

PARA LA

ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN DE LAS BOLSAS DE COMERCIO
en Cuba y Puerto Rico (1).

MINISTERIO DE ULTRAMAR

EXPOSICIÓN

SEÑORA: El Real decreto de 28 de Enero último, por el cual se hizo extensivo á las Antillas el Código de Comercio vigente en la Península, disponía en su art. 9º que se dictaran los Reglamentos oportunos para la organización y régimen del Registro mercantil y de las Bolsas de Comercio en aquellas islas. Cumplido el primero y más importante extremo de aquel precepto, procede dar cumplimiento al segundo, fijando las disposiciones reglamentarias á que han de ajustarse la Bolsa hoy existente

(1) Es el mismo vigente en la Península con ligeras modificaciones introducidas en los artículos 1º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 13, 14, 16, 18, 19, 21, 22, 24, 28, 30, 31, 33, 34, 37, 46, 52, 53, 61, 65, 67, 68, 69 y 70, y en los Aranceles, que eran indispensables para adaptarle al régimen de aquellas islas.

Por este motivo, insertamos solamente á continuación la exposición y Real decreto, y los artículos modificados, puesto que los demás pueden verse en el Reglamento de las Bolsas de la Península, inserto en el apéndice VI del tomo I.

en la Habana y las que en adelante se establecieron en Cuba y Puerto Rico.

Adoptado el Código mercantil de la Península para las Antillas, es consecuencia lógica que se adopten las disposiciones complementarias de dicho Código, y por tanto entiende el Ministro que suscribe que debe regir en aquellas islas el Reglamento interino mandado observar por decreto de 31 de Diciembre de 1885; si bien introduciendo en él las modificaciones que requieren las circunstancias especiales de aquellos territorios, y entre ellas la distinta nomenclatura de sus publicaciones oficiales y de los Bancos autorizados.

En cuanto á la tarifa de los derechos que han de percibir por su trabajo los Agentes y Corredores que median en las transacciones mercantiles, se ha creído conveniente elevar módicamente los tipos fijados en el Arancel de la Península, siguiendo el criterio adoptado hace ya tiempo para casos análogos.

En virtud de estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 16 de Abril de 1886.

SEÑORA:

A L. R. P. de V. M.,
Germán Gamazo.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Ultramar,

Vengo en disponer que el Reglamento interino para la organización y régimen de las Bolsas de Comercio mandado observar en la Península por mi Real decreto de 31 de Diciembre de 1885, con las modificaciones introducidas en el adjunto texto, rija en los territorios jurisdiccionales de Cuba y Puerto Rico desde 1º de Mayo del corriente año.

Dado en Palacio á dieciséis de Abril de mil ochocientos ochenta y seis.

MARIA CRISTINA.

El Ministro de Ultramar,
Germán Gamazo.

REGLAMENTO INTERINO

PARA LA ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN DE LAS BOLSAS DE COMERCIO EN LAS ISLAS DE CUBA Y PUERTO RICO

CAPITULO PRIMERO

Artículo 1º La Bolsa de Comercio que existe actualmente en la Habana continuará funcionando con sujeción á lo dispuesto en el Código de Comercio vigente y en el presente Reglamento.

Para establecer nuevas Bolsas de Comercio en cualquiera población de las islas de Cuba ó Puerto Rico con carácter oficial, ya sean generales ó especiales, deberá existir motivo de utilidad ó conveniencia pública, que se hará constar en expediente y será oído el Consejo de Estado. La resolución que en definitiva recayera se acordará por Real decreto á propuesta del Ministro de Ultramar.

Con iguales trámites deberá concederse la autorización que soliciten las Corporaciones ó particulares para crear dichos establecimientos.

Art. 3º En las Bolsas creadas por iniciativa exclusiva del Gobierno serán de cargo del presupuesto general de la isla en que tenga efecto la creación de los gastos de su instalación y los de personal y material.

Determinará estos gastos el Ministerio de Ultramar, oyendo al Gobernador general respectivo y á la Junta sindical; los funcionarios y dependientes del establecimiento serán empleados públicos, cuyo nombramiento se hará por el citado Ministerio á propuesta de la Junta sindical, elevada por conducto del repetido Gobernador general, y no podrán ser separados sino en virtud de expediente en que se oirá á esta Autoridad, á los interesados y á la expresada Junta sindical.

Art. 4º En las Bolsas cuya creación autorice el Gobierno en poblaciones que lo soliciten por razones de conveniencia de la contratación pública, podrá el Gobierno contribuir al pago de gastos de creación y sos-

tenimiento con la suma que estime conveniente por vía de subvención y con las condiciones y reservas que considere oportunas, y se harán constar en la autorización.

Los gastos de creación y sostenimiento de las Bolsas establecidas por Sociedades serán del exclusivo cargo de las mismas, y en su consecuencia procederán libremente al nombramiento y separación de los empleados; pero dando siempre cuenta al Ministerio de Ultramar por conducto del Gobernador general de la isla.

Art. 5º Las Bolsas de Comercio de las islas de Cuba y Puerto Rico, por su carácter de establecimientos públicos, que tienen por objeto concertar ó cumplir las operaciones mercantiles que determina el Código de Comercio, dependen del Ministerio de Ultramar, hallándose sometidas en lo relativo á orden público á la inspección del Gobernador civil ó Autoridades gubernativas de la localidad en que radiquen, ejercida en nombre y representación de las mismas por un Delegado Inspector de Real nombramiento.

La Junta sindical del Colegio de Agentes cuidará del régimen y policía interior de la Bolsa, y ejercerá las funciones que le correspondan con arreglo al Código de Comercio y á las disposiciones del presente reglamento.

Art. 6º Ninguna Autoridad, á excepción del Gobernador general en Puerto Rico y del Gobernador de la provincia en la isla de Cuba, y en donde no lo hubiere la Autoridad superior gubernativa de la localidad, podrá ejercer sus atribuciones en las Bolsas, sino cuando lo reclame el Inspector de la Junta sindical.

Art. 7º La representación de la Bolsa de Comercio, en cuanto se refiere á la contratación, corresponde á la Junta sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa, bajo la dependencia del Ministerio de Ultramar, y con arreglo á las disposiciones del Código.

Art. 9º El reglamento interior de cada Bolsa se formará por su respectiva Junta sindical, y en él se establecerán las disposiciones convenientes al régimen y policía interior de la misma, al orden de las reuniones, así como las reglas necesarias para que la intervención de los Agentes en la contratación sea uniforme. Determinará también los libros que deban llevar los Agentes y modelos á que hayan de sujetarse. Estos reglamentos serán sometidos á la aprobación del Ministerio de Ultramar.

CAPITULO II

AGENTES COLEGIADOS DE COMERCIO QUE INTERVIENEN EN LA CONTRATACIÓN EN BOLSA, NOMBRAMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE LAS MISMAS Y FUNCIONES QUE LES ESTÁN ENCOMENDADAS.

Art. 13. Los expedientes de solicitud de nombramiento de Agentes mediadores de Comercio se instruirán en los Gobiernos de provincia de la isla de Cuba y en el Gobierno general de la de Puerto Rico, acompañando los interesados á la instancia dirigida al Gobernador los documentos que acrediten los requisitos de los casos 1º, 2º, 3º y 4º del art. 94 del Código.

Se elevarán estos expedientes por el Gobierno general y con su informe al Ministerio de Ultramar, después de oída la Junta sindical del Colegio respectivo sobre el caso 2º del art. 94, y lo dispuesto en los 13 y 14 del Código de Comercio.

No podrá expedirse á los interesados el título sin que previamente acrediten haberse depositado á nombre de la Junta sindical en la Tesorería central de la isla ó en sus sucursales, ó en los Bancos autorizados al efecto, el metálico ó valores que han de constituir la fianza para el desempeño del cargo, y sin que hayan prestado ante el Gobernador de la provincia el juramento que previenen las leyes.

Cumplidos estos requisitos, la Junta sindical les pondrá en posesión de sus cargos; remitirá una copia autorizada del título, con el certificado de posesión, al Gobernador de la provincia, que lo elevará al Gobierno general para que éste lo haga al Ministerio de Ultramar: anunciará en la Bolsa la toma de posesión, y la autorizará con la firma autógrafa de los interesados á las dependencias de Hacienda y principales establecimientos de crédito.

En las provincias en que no haya Junta sindical, informarán sobre los extremos á que se refiere el párrafo segundo de este artículo los Consejos provinciales de Agricultura, Industria y Comercio, que sustituirán á aquélla para los efectos de este artículo.

Art. 44. En cada una de las poblaciones en donde se halle establecida una Bolsa de Comercio, constituirán Colegios los Agentes de Cambio y Bolsa adscritos á la misma, cualquiera que sea su número.

Los Corredores de Comercio y los Intérpretes de buques respectivamente constituirán Colegio cuando en una misma población se encuentren cinco de estos Agentes.

En donde por falta de número no se constituya Colegio, los Corredores de Comercio y los Intérpretes de buques dependerán de la Autoridad superior gubernativa de la provincia.

Art. 46. Es atribución de las Juntas sindicales la formación de los reglamentos para el régimen interior de cada Colegio, que deberán someterse á la aprobación del Ministerio de Ultramar.

Art. 48. Las Juntas sindicales informarán al Gobierno en cuantas consultas se le dirijan.

En los casos en que el Código ó el presente Reglamento no determinen cuál ha de ser la Junta sindical de Agentes de Cambio y Bolsa consultada, se entenderá que lo es la de la Habana ó San Juan de Puerto Rico, según el caso que corresponda á una ú otra isla.

Art. 49. Los Agentes mediadores de Comercio se sujetarán en la redacción y expedición de documentos de contratas en que intervengan por razón de su oficio á las notas que tengan adoptadas las respectivas Juntas sindicales á cuyo Colegio pertenezcan, y á las pólizas y documentos timbrados con el sello del Estado, bajo la multa de 25 á 250 pesos que discrecionalmente, según los casos, les impondrá su Junta sindical con destino á los fondos de la Corporación.

Art. 24. La renuncia que los Agentes y Corredores hagan de sus oficios, se presentarán ante la Junta sindical del Colegio á que pertenezcan, la que les dará desde luego de baja, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Ultramar por conducto del Gobierno general, y procederá á lo que prescribe el Código y este Reglamento para la devolución de la fianza, anunciándolo en la Bolsa y comunicándolo á la Autoridad superior

gubernativa de la localidad, dependencias de Hacienda y principales establecimientos de crédito.

Ante la Autoridad superior gubernativa harán la renuncia del cargo los Corredores de Comercio é Intérpretes de buques que no formen Colegio.

Art. 22. Los Corredores de Comercio que fuera del caso prescrito en el párrafo tercero del art. 545 del Código, intervengan en cualquier concepto que sea otras operaciones que las que les son propias con arreglo al art. 400 del mismo, serán privados de oficio, previo expediente justificativo que formará y elevará al Ministerio de Ultramar, por conducto y con informe del Gobernador general, la Junta sindical del Colegio de Agentes de Cambio, sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal que en su caso deba exigirse á dichos Corredores.

CAPITULO III

DE LAS REUNIONES DE BOLSA

Art. 24. Las horas de reunión de Bolsas serán de doce á dos de la tarde para toda clase de operaciones.

Por ningún motivo ni pretexto se prolongará por más tiempo la reunión.

Los Gobernadores generales, consultando los intereses del comercio y oyendo á la Junta sindical, podrán variar las horas de contratación en las Bolsas de la isla de su mando.

CAPITULO IV

DE LA ADMISIÓN DE LOS EFECTOS PÚBLICOS, DOCUMENTOS DE CRÉDITO, EFECTOS Y VALORES AL PORTADOR EN LA CONTRATACIÓN EN BOLSA Y DE SU INCLUSIÓN EN LAS COTIZACIONES OFICIALES.

Art. 28. Para que los efectos públicos definidos en el núm. 4º del artículo 68 del Código, y en el mismo número del artículo anterior, sean admitidos á la contratación é incluidos por la Junta sindical en las cotizaciones oficiales, serán condiciones precisas:

1ª La previa declaración del Gobierno de estar autorizada la circulación de aquellos efectos.

2ª La publicación en las *Gacetas* de la Habana y Puerto Rico del número de títulos emitidos, sus series y numeración y fecha en que hayan de salir á la contratación pública.

Art. 30. Para la admisión á la contratación é inclusión en las cotizaciones oficiales de los efectos públicos emitidos por las naciones extranjeras deberá preceder:

1º El dictamen de la Junta sindical del Colegio de Agentes de Cambio.

2º La publicación en la *Gaceta* de la isla respectiva de las condiciones y circunstancias de la emisión y desde la fecha que pueden ser objeto de la contratación pública.

Art. 31. Corresponde exclusivamente á la Junta sindical del Colegio de Agentes de Cambio de la Habana acordar la admisión ó contratación é inclusión en las cotizaciones oficiales de los documentos de crédito y efectos ó valores al portador á que se refieren los artículos 69, 70 y 71 del Código y segunda parte del art. 30 de este Reglamento, con sujeción á las disposiciones contenidas en los artículos siguientes.

Art. 33. En el caso de no conformidad con los acuerdos de la Junta sindical sobre admisión é inclusión de los valores públicos en las cotizaciones oficiales, podrán los interesados alzarse ante el Gobernador general respectivo dentro del término de tercer día.

La resolución de esta Autoridad será apelable ante el Ministerio de Ultramar dentro de 30 días y causará estado, siendo sólo reclamable en la vía contenciosa.

Art. 34. Acordada por la Junta sindical la admisión é inclusión en las cotizaciones oficiales de los documentos de crédito, efectos ó valores al portador, lo pondrá en conocimiento del Gobernador general de la isla y éste lo comunicará al Ministerio de Ultramar.

El acuerdo de la Junta sindical se publicará por ésta en la *Gaceta*, con el pormenor de las circunstancias y emisiones y de las garantías en que se funde.

Esta publicación en la *Gaceta* será también de cuenta de los interesados.

CAPÍTULO V

DE LAS OPERACIONES DE BOLSA

Sección primera.

Mediación de los Agentes de Cambio en las operaciones de Bolsa.

Art. 37. El Agente de Cambio requerido para intervenir en una negociación no podrá negarse á ello; pero tendrá derecho á exigir al requirente cuantas garantías estime necesarias para la seguridad de la negociación mientras ésta se halle pendiente.

En el caso del art. 322 del Código de Comercio, el depósito de títulos en garantía de préstamos podrá hacerse en el Banco Español de la isla de Cuba, en sus Sucursales ó en las Tesorerías de Hacienda, según la isla en que haya de constituirse el depósito.

Sección segunda.

De las atribuciones de la Junta sindical de Agentes de Cambio.

Art. 46. En la Secretaría de la Junta sindical se custodiarán, encarpetadas ordenadamente por días, las notas publicadas, para que puedan consultarse siempre que sea necesario.

Un estado de las operaciones publicadas, expresivo de las cantidades que se hayan negociado de cada clase de renta, tanto al contado como á plazos, se remitirá diariamente por la Junta sindical al Gobernador de la isla en que radique la Bolsa, cuya Autoridad lo enviará decenalmente al Ministerio de Ultramar.

Art. 52. En el acto en que se publique el *Boletín* de cotización de cambios, fijará la Junta sindical un ejemplar en la tablilla de edictos de la Bolsa.

Igualmente anunciará al público en el acto en que los reciba los telegramas relativos á la cotización de cambios en las Bolsas nacionales y extranjeras.

Los Gobernadores generales procurarán lo necesario para que los telegramas sobre cambios que se reciban sean la expresión fiel de las cotizaciones y se comuniquen con toda brevedad directamente á la Junta sindical.

Art. 53. Dicha Junta remitirá también un ejemplar del *Boletín* de la cotización al Gobierno general, á la Intendencia general de Hacienda, á la *Gaceta* de la isla, á las Comisiones de Hacienda del extranjero, á las Juntas sindicales de las demás Bolsas de la Nación, á la Autoridad gubernativa de la provincia y al Ministerio de Ultramar.

CAPÍTULO VI

DE LAS FIANZAS

Art. 64. Los Agentes colegiados de Cambio y Bolsa constituirán para garantir el desempeño de su cargo una fianza en efectivo ó en valores públicos calculados al cambio medio de la cotización del último día de Bolsa de los meses de Julio y Diciembre de cada año.

Los efectos públicos en que puede prestarse esta fianza serán los emitidos directamente por el Estado ó con garantía subsidiaria de la Nación.

La fianza se depositará á nombre de la Junta sindical, expidiéndose por esta Corporación el correspondiente resguardo al interesado.

La fianza que deben prestar los Agentes de Cambio y Bolsa será la de 45.000 pesos en la plaza de la Habana; 40.000 en la de San Juan de Puerto Rico, y 5.000 en las demás plazas de las islas de Cuba ó Puerto Rico en que existan ó se establezcan Bolsas de Comercio.

Art. 65. Los Corredores de Comercio constituirán, para garantir el buen desempeño de sus cargos, una fianza en efectivo ó valores públicos calculados en los términos que dispone el art. 64 de este Reglamento, con arreglo á la siguiente escala:

De 2.000 pesos en la plaza de la Habana, 1.500 en la de San Juan de Puerto Rico, y 1.000 en las demás plazas de las islas de Cuba ó Puerto Rico.

Art. 67. La devolución de la fianza de los Agentes mediadores del Comercio en los tres casos de renuncia, privación de oficio y fallecimiento, se anunciará en la tablilla de la Bolsa en la *Gaceta de la Habana* ó de *San Juan de Puerto Rico*, según los casos, y en el *Boletín oficial* de las provincias, si lo hubiere, señalando el plazo de seis meses, conforme á los artículos 98 y 946 del Código, para que puedan hacerse ante los Tribunales las reclamaciones que procedan.

Transcurrido este plazo sin que la fianza se haya intervenido en for-

ma, la devolverá la Junta sindical á los interesados ó sus causahabientes después que acrediten haber depositado sus libros en el Registro mercantil como previene el art. 99 del Código.

En igual forma procederá el Gobernador de la provincia para la devolución de la fianza constituida á su disposición por los Corredores é Intérpretes que no formen Colegio.

CAPITULO VII

ARANCELES

Art. 68. Los Agentes de Cambio colegiados se sujetarán en la percepción de sus derechos por la intervención en los contratos y negociaciones que el Código les atribuye al siguiente

Arancel de los Agentes colegiados de Cambio y Bolsa.

1º En las negociaciones, transferencias, cuentas de crédito con garantía y suscripciones de emisiones de toda especie de efectos públicos en que privativamente intervienen por razón de su oficio, y en los préstamos con garantía de estos valores al 3 por 1.000 sobre el efectivo, á cobrar por mitad de cada uno de los contratantes.

2º En las demás operaciones, actos ó contratos en que intervienen en concurrencia con los Corredores de Comercio, los derechos fijados á éstos en su respectivo arancel.

Estos derechos los devengan los Agentes aun en el caso de no consumarse la operación por culpa de los contratantes, y cuando ésta se termine se pagarán al tiempo de liquidarse la operación, fuera de lo prevenido respecto á las negociaciones á plazo.

3º Por las certificaciones que expidan con referencia á operaciones que consten en su libro-registro 4 pesos, siempre que el documento no comprenda más de dos asientos, y cuando pase de este número un peso por cada uno.

4º En la busca de operaciones de su libro-registro que ordenen los Tribunales ó Autoridades, 4 pesos por el examen de los asientos de cada mes.

Art. 69. Los derechos de las Juntas sindicales se establecerán por las mismas, previa la aprobación del Gobernador general.

Art. 70. Los Corredores de Comercio devengarán en las negociaciones y contratos en que intervengan por razón de su oficio los derechos que se señalan en el siguiente

Arancel de los Corredores de Comercio.

1º En las negociaciones de valores industriales y mercantiles, metales y mercaderías, el 3 por 1.000 sobre su valor efectivo, á cobrar por mitad de los contratantes.

2º En giros de letras de cambio, libranzas, pagarés y descuentos, el 3 por 1.000 sobre su importe efectivo, á cobrar por mitad de cada uno de los contratantes.

3º Por su asistencia á las subastas de letras ú otros efectos de comercio en las que no obtuvieren la adjudicación, 15 pesos cobrados de su comitente.

Si hubiese sido adjudicado el remate á su favor, cobrará el 1 por 100 sobre el efectivo, y por mitad de ambas partes.

4º En los seguros terrestres, el 10 por 100 sobre el importe del premio cobrado del librador.

5º Por las certificaciones de cambios, de cuentas, de resaca, el 1 por 1.000 cobrado del librador.

6º Por la busca de operaciones y certificaciones que expidan con referencia á los asientos de su libro-registro, los derechos señalados por iguales conceptos á los Agentes de Cambio en su respectivo Arancel.

Art. 71. Los Corredores Intérpretes de buques devengarán en los contratos en que intervienen por razón de su oficio y por los servicios que presten los derechos que se señalan en el siguiente

Arancel de los Corredores Intérpretes de buques.

1º En los seguros marítimos el 8 por 100 sobre el importe del premio, cobrado del asegurador.

2º En los fletamentos de buques, el 4 por 100 sobre el importe de los fletes, cobrado del capitán ó del fletador.

3° En los préstamos á la gruesa, 4 por 1.000 sobre el importe del capital prestado, á cobrar por mitad del dador y del tomador del préstamo.

4° Por las diligencias á que se refiere el núm. 2° del art. 413 cobrarán, si el tiempo durante el cual se ocupe el Corredor Intérprete de naves no pase de una hora, 4 pesos.

Por cada 15 minutos que exceda de dicho tiempo, medio peso.

5° Por la traducción de los documentos á que se contrae el núm. 3° del mencionado artículo, cobrarán por cada llana de 24 renglones, incluso la última, aunque no tenga completo este número, si la traducción se hace del francés, inglés, italiano ó portugués, peso y medio. Si se verifica del alemán, 3 pesos, y de cualquier otro idioma, 3 y medio.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1ª Los actuales empleados de Bolsas, cuyos cargos deban subsistir con arreglo al nuevo Código, serán confirmados en sus puestos, cubriéndose las vacantes que en lo sucesivo ocurran con arreglo á las leyes y reglamentos que deban regir para los de su clase.

2ª Los actuales Corredores de Comercio podrán adquirir el título de Agentes de Cambio con sólo completar la fianza.

Madrid 46 de Abril de 1866.—Aprobado por S. M.—GAMAZO.

REPERTORIO ANALÍTICO-ALFABÉTICO

DE LA

LEGISLACIÓN MERCANTIL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

3° En los préstamos á la gruesa, 4 por 1.000 sobre el importe del capital prestado, á cobrar por mitad del dador y del tomador del préstamo.

4° Por las diligencias á que se refiere el núm. 2° del art. 413 cobrarán, si el tiempo durante el cual se ocupe el Corredor Intérprete de naves no pase de una hora, 4 pesos.

Por cada 15 minutos que exceda de dicho tiempo, medio peso.

5° Por la traducción de los documentos á que se contrae el núm. 3° del mencionado artículo, cobrarán por cada llana de 24 renglones, incluso la última, aunque no tenga completo este número, si la traducción se hace del francés, inglés, italiano ó portugués, peso y medio. Si se verifica del alemán, 3 pesos, y de cualquier otro idioma, 3 y medio.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1ª Los actuales empleados de Bolsas, cuyos cargos deban subsistir con arreglo al nuevo Código, serán confirmados en sus puestos, cubriéndose las vacantes que en lo sucesivo ocurran con arreglo á las leyes y reglamentos que deban regir para los de su clase.

2ª Los actuales Corredores de Comercio podrán adquirir el título de Agentes de Cambio con sólo completar la fianza.

Madrid 46 de Abril de 1866.—Aprobado por S. M.—GAMAZO.

REPERTORIO ANALÍTICO-ALFABÉTICO

DE LA

LEGISLACIÓN MERCANTIL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

REPERTORIO ANALÍTICO-ALFABETICO

DE LA

LEGISLACIÓN MERCANTIL

A

Abandono.

- De efectos transportados; art. 371.
- De marineros; art. 637.
- De mercaderías; art. 687.
- De cosas aseguradas; arts. 789 á 805.

Abordaje.

- Obligación del asegurador de indemnizar los daños y perjuicios que ocasione; art. 755.
- Cuándo se considera como avería simple ó particular; art. 809, número 8°.
- Cuándo debe indemnizar el naviero del buque abordador; art. 826.
- Cuándo soporta cada buque su propio daño; art. 827.
- Regla aplicable cuando no aparece determinado el abordador; artículo 828.
- Acción del naviero contra el causante del daño; art. 829.
- Por caso fortuito; art. 830.
- Obligado por un tercer buque; art. 831.
- Por temporal ó fuerza mayor; art. 832.
- Cuándo se presume perdido por su causa un buque; art. 833.
- Cuando hubiere prácticos á bordo; art. 834.

Sigue Abordaje.

- Requisitos para entablar la acción de daños y perjuicios; art. 835.
 No perjudica su omisión á los interesados que no se hallen en la nave;
 art. 836.
 Límites de la responsabilidad civil de los navieros; art. 837.
 Preferencia de las indemnizaciones por muerte ó lesiones; art. 838.
 Reglas cuando tiene lugar entre buques españoles; art. 839.
 Prescripción de la acción de indemnización á los dos años; art. 953.
 Reglas para evitarlos; art. 642, núm. 43.

Accidentes del comercio marítimo.

V. *Averías, Arribadas forzosas, Abordajes y Naufragios.*

Acción.

Que producen los conocimientos; art. 745.

Acción ejecutiva.

- Para pago de obligaciones sociales; art. 490.
 Por pagarés de propietarios y cultivadores; art. 215.
 Para exigir la prima del seguro; art. 389.
 Para pedir la indemnización correspondiente al asegurado; art. 410.
 Fundada en la póliza; art. 431.
 Para el pago de las letras de cambio; arts. 521 á 523.
 Para el pago de los efectos al portador; arts. 544 y 545.
 Sobre las cartas de crédito; art. 574.
 Que compete al naviero gestor; art. 600.
 De los copropietarios de un buque contra el naviero gestor; art. 604.
 Fundada en la póliza del contrato de préstamo á la gruesa; art. 720.

Acciones judiciales.

- Su ejercicio no interrumpe el servicio público; art. 931.
 Del portador de una letra de cambio; arts. 509 y 516 á 526.
 Del prestador á la gruesa; art. 734.
 V. *Prescripción.*

Acciones de las Sociedades.

- Debe expresarse el número de las que forman el capital social; art. 151.
 Podrán representar el capital social en las comanditarias y anónimas;
 art. 160.
 Pueden ser nominativas ó al portador; art. 161.
 Las nominativas y sus transferencias se inscribirán en un libro al
 efecto; art. 162.
 Las al portador en libros talonarios y numeradas; art. 163.
 Requisitos y responsabilidad que entrañan unas y otras; art. 164.

Sigue Acciones de las Sociedades.

- No puede emitirse nueva serie sin desembolso total de la anterior;
 art. 165.
 Cuándo pueden comprar las anónimas sus propias acciones; art. 166.
 Prohibición de prestar sobre sus propias acciones; art. 167.
 Reducción ó aumento del capital social en las anónimas; art. 168.
 Inmunidad de los fondos de extranjeros en caso de guerra; art. 169.

Accionistas.

V. *Compañías y Socios.*

Aceptación de las letras de cambio.

- Cómo ha de hacerse; art. 477.
 Ha de ponerse ó denegarse el día de su presentación; art. 478.
 No puede ser condicional, aunque sí de menor cantidad; art. 479.
 Obliga sin excusa al pago; art. 480.

Aceptante.

V. *Aceptación.*

Acreedores.

V. *Créditos.*

Acreedores con prenda.

V. *Créditos y Quiebra.*

Actas de las Sociedades.

- Deberán constar en un libro llevado al efecto; art. 33.
 Forma en que han de llevarse los libros de actas; art. 40.

Actos de comercio.

- Se reputan los comprendidos en el Código y los de naturaleza ana-
 loga. Disposiciones por que se rigen; art. 2º.

Administración.

- Devolución de los bienes administrados por el quebrado; art. 909,
 núm. 3º.

Administración de la quiebra.

V. *Quiebra.*

Administradores.

De Sociedades ó Compañías.—V. *Gestores.*

Administradores de Hacienda.

V. *Jefes.*

Afianzamiento.

- Cuándo se reputará mercantil; art. 439.
- Deberá constar por escrito; art. 440.
- Será gratuito, salvo pacto en contrario; art. 441.
- Su duración; art. 442.
- De la letra de cambio; lo es el endoso; art. 467.
- Sus efectos; arts. 513 y 519.

Agentes.

- Cuándo se perfecciona el contrato en que intervienen; art. 55.
- Fe de sus libros; art. 58.
- Créditos contraídos con su intervención; arts. 913 y 941.
- Los de cambio y Bolsa no pueden ejercer el comercio; arts. 14 y 69.
- Arancel de sus derechos; art. 73.—V. *Arancel*.
- No es indispensable su intervención en las operaciones sobre efectos públicos; art. 74.
- Contratación cuando el Agente calla el nombre del comitente; artículo 77.
- Nota de las operaciones que autorizan; art. 78.
- Disposiciones sobre los colegiados de Cambio y Bolsa; artículos 88 á 105.
- Su responsabilidad prescribe á los tres años; art. 945.
- La acción real contra su fianza dura seis meses; art. 946.
- Mediadores del comercio en general; arts. 88 á 115.
- Disposiciones comunes á todos ellos; arts. 88 á 99.
- Corredores colegiados de comercio; arts. 406 á 411.
- Arancel de sus derechos.—V. *Arancel*.
- Intérpretes de buques; arts. 412 á 415.
- Arancel de sus derechos.—V. *Arancel*.
- Consulares.—V. *Cónsules*.
- De los Bancos agrícolas; art. 213.

Agricultura.*V. Bancos agrícolas.***Alimentos**

- Y salarios de la tripulación; arts. 694, 809, núms. 4º y 7º, y 811, número 8º.
- Manutención de pasajeros; arts. 698 y 702.
- Créditos alimenticios; arts. 913 y 941.

Almacenes de depósito.

- Son de libre creación; art. 417.
- Son mercantiles por la índole de sus operaciones; art. 423.

Sigue Almacenes de depósito.

- Operaciones que realizan; art. 493.
- Sus resguardos son negociables; art. 494.
- Derechos del poseedor del resguardo; art. 495.
- Derechos del acreedor con prenda de un resguardo; art. 496.
- Forma de las ventas de efectos depositados; art. 497.
- Estas compañías son responsables á ley de depósito retribuido; artículo 498.

Almacenes ó tiendas.

- Las compras hechas en ellos causa prescripción de derecho á favor del comprador; art. 85, apart. 1º.
- Cuáles se reputan para este efecto almacenes ó tiendas; artículo 85, apart. 2º.
- La moneda de los pagos al contado no es reivindicable; art. 86.
- Las compras y ventas se reputan al contado, salvo prueba en contrario; art. 87.

Alquiler.

- Por la custodia de buques; art. 580, núm. 5º.

Alzamiento de bienes.

- Es una de las circunstancias que pueden concurrir para reputar fraudulentas las quiebras; art. 890, núm. 4º.

Amortización de acciones y obligaciones de Sociedades.

- Puede hacerse con parte del capital social en caso de reducción de éste; art. 466.
- Las obligaciones de compañías serán ó no amortizables á voluntad, y según sus estatutos; las de ferrocarriles y obras públicas con subvención, se amortizarán en el plazo de la concesión; art. 487.

Años.

- Se computan de trescientos sesenta y cinco días, según el Calendario Gregoriano; excepciones; art. 60.

Aparejo.

- Se entiende siempre comprendido en la venta del buque; art. 576.
- V. *Buques*.

Apremios.

- V. *Acción ejecutiva*.

Apresamiento de buques.

- Sus efectos respecto á la tripulación y naviero; art. 643.

Segue Apresamiento de buques.

Los aseguradores indemnizarán los perjuicios que ocasione á las cosas aseguradas; art. 755, núm. 5º.

La restitución gratuita del buque apresado exime al asegurador de pagar el seguro; art. 768.

Da derecho al abandono por cuenta del asegurador; art. 789.

Deberes y derechos del asegurador y asegurado en caso de apresamiento; art. 794.

El asegurado ó el capitán pueden proceder al rescate de las cosas aseguradas; art. 804.

Los efectos ó metálico invertidos en el rescate serán avería gruesa ó común; art. 844, núm. 4º.

Arancel de derechos.

De los Registradores mercantiles: en la Península, apéndice III al tomo I; en Cuba y Puerto Rico, apéndice VII al tomo I.

De los Agentes colegiados de Cambio y Bolsa: en la Península, apéndice VI al tomo I; en Cuba y Puerto Rico, apéndice II al tomo II.

De los Corredores de comercio: en la Península, apéndice VI al tomo I; en Cuba y Puerto Rico, apéndice II al tomo II.

De los Corredores intérpretes de buques: en la Península, apéndice VI al tomo I; en Cuba y Puerto Rico, apéndice II al tomo II.

Arbitros.

V. *Peritos*.

Armas y municiones.

No se entienden comprendidas en la venta del buque; art. 576.

V. *Buques*.

Arqueo de buques.

Reglas aplicables en caso de contratarse mayor carga que la que permite el arqueo del buque; art. 669.

Puede rescindirse el contrato de fletamento si la cabida del buque no está conforme con el certificado de arqueo; art. 688.

Arrendamiento.

Deberán devolverse á sus dueños en caso de quiebra los bienes arrendados; art. 909, núm. 3º.

Arribada forzosa.

Deberá anotarse en el «Diario de navegación», y ponerse en conocimiento de la Autoridad marítima ó Cónsul español del puerto de arribada, antes de las veinticuatro horas; números 3º y 8º, artículo 642.

Segue Arribada forzosa.

Puede disponerla el capitán para tomar provisiones y combustible cuando se hubiesen consumido los de á bordo; art. 646.

Pueden los cargadores descargar el buque á su costa cuando se hizo arribada para repararle; art. 683.

Puede rescindirse el contrato de fletamento si arribare el buque al puerto de salida; art. 688.

Se consideran avería simple ó particular los daños que ocasione; artículo 809, números 5º y 6º.

Se consideran avería gruesa ó común el menoscabo que ocasione en el valor de los géneros vendidos, art. 844, núm. 14.

Junta de oficiales para acordarla; art. 849.

Casos en que se reputa legítima; art. 820.

Los gastos que cause son de cuenta del naviero; art. 824.

Autorización necesaria al capitán para hacer el alijo del cargamento; art. 822.

Su custodia es de cargo del capitán; art. 823.

Autorización necesaria al capitán para la venta de mercaderías averiadas; art. 824.

Responsabilidad del capitán que demore el viaje, terminado el motivo de la arribada; art. 825.

Reglas para efectuarla en caso de salvamento; art. 844.

Artesanos.

No se reputan mercantiles las ventas que hicieren en sus talleres de los objetos construidos ó fabricados por ellos; art. 326, núm. 3º.

Asegurado.

V. *Seguros*.

Asegurador.

V. *Seguros y Comisionista*.

Asentistas.

Se hallan exceptuados de la prohibición de ejercer el comercio; artículo 14, núm. 3º.

Obligaciones de los de transporte; art. 379.

Asociaciones mutuas de propietarios.

Reglas á que está sujeta la emisión de sus obligaciones y cédulas hipotecarias; art. 244.

V. *Compañías*.

Aumentos.

Y disminuciones en el valor de los efectos aportados á la sociedad; art. 172.

En los efectos depositados; arts. 306 y 307.

En el contrato de fletamento.—V. *Fletamento*.

Ausencia.

La mujer del ausente puede ejercer el comercio; arts. 41, 42 y 21, núm. 7º.

La del socio obligado á servicios personales, da lugar á la rescisión parcial en la Compañía colectiva ó en comandita; art. 248, número 6º.

La del quebrado hace se le repute culpable; art. 889, núm. 3º.

Autoridad marital.

No puede ejercer el comercio la mujer sujeta á ella; art. 4º: excepciones.—V. *Autorización marital*.

Autorización marital.

Con ella puede la mujer casada ejercer el comercio; art. 6º.

Cuándo se presume que existe; art. 7º.

El marido puede revocarla; art. 8º.

Caso de ser comerciante la mujer antes del matrimonio: presunción de la autorización marital; art. 9º.

Responsabilidad de los bienes de ambos cónyuges; art. 40.

Casos en que no es necesaria á la mujer casada; art. 44: bienes obligados; art. 42.

Se anotará en la hoja de inscripción de cada comerciante en el Registro mercantil, así como su revocación; art. 21, núms. 7º y 8º.

Aval.

Derechos que produce; art. 244.

Afianza el pago de la letra; art. 486.

Sus efectos; art. 487.

Averías.

DE OBJETOS DE TRANSPORTE:

Son de cuenta del cargador; art. 364.

Son de cuenta del porteador si ocurrieron por negligencia: excepciones; art. 362.

Casos en que los efectos pierdan parte de su valor, art. 364, ó queden inútiles para la venta; art. 365.

Plazo para la reclamación por avería; art. 366.

Sigue Averías.**MARÍTIMAS:**

Caso en que el buque se inutilice para navegar; art. 578.

Reglas para la venta del buque, en el caso expresado; art. 579.

El importe del flete de las mercaderías arrojadas al mar se reputa avería gruesa; art. 660.

El pago de alimentos y tripulación en caso de cerrazón de puerto será avería común; art. 694.

Las comunes, y las simples á falta de convenio, son de cargo de los prestadores en el contrato á la gruesa; art. 732.

El asegurado deberá justificar la avería gruesa al asegurador; artículo 774.

Límites de la responsabilidad del asegurador; art. 775.

Reglas para las averías simples de mercaderías aseguradas; artículo 776.

Intervención de peritos; art. 777.

Cuáles son averías para los efectos del Código; art. 806.

Son simples ó particulares, y gruesas ó comunes; art. 809.

Reglas aplicables á unas y otras; arts. 809 á 818.

Disposiciones comunes á todas ellas; arts. 846 á 850.

Liquidación de las gruesas; arts. 854 á 868.

Liquidación de las simples; art. 869.

Prescripción de acciones; art. 954.

V. *Protestas*.

B**Balances.**

De los comerciantes, deberá hacerse anualmente; art. 37.—V. *Libros*.

Fecha en que ha de comunicarse á los socios comanditarios; artículo 450.

Se publicará mensualmente en la *Gaceta* el de las Compañías; artículo 457.

Obligación de los gerentes de facilitar á los socios sus comprobantes; art. 473.

La Compañía en estado de suspensión de pagos que solicite convenio, deberá presentar el de su activo y su pasivo; art. 932.

Cuándo ha de formarse por mandato judicial; art. 933.

Bancos.**DE ESPAÑA:**

Su privilegio para la emisión de billetes; art. 479: robo, hurto ó extravío de éstos; art. 566.

HIPOTECARIO DE ESPAÑA:

Su privilegio para la emisión de obligaciones y cédulas hipotecarias; art. 201.

AGRÍCOLAS:

Libertad para su creación y sus formas; art. 447.

Su carácter mercantil; art. 423.

Sus operaciones; art. 212.

Agentes que pueden auxiliarlas; art. 243.

Efectos del aval de estas Compañías; art. 214.

Acción ejecutiva de los pagarés de los propietarios y cultivadores; art. 215.

El interés y comisión se estipulan libremente dentro de sus estatutos; art. 216.

Limitaciones impuestas á estas Compañías; art. 217.

Barateria de patrón.

No responden los aseguradores de los daños que ocasione, á no ser objeto del seguro; art. 756.

Bienes.

Responsables por el ejercicio del comercio de la mujer casada; artículos 10 y 12.

Dotales: su devolución en caso de quiebra del marido; art. 909, número 4.º.

Muebles: los buques tienen este carácter; art. 585.

Parafernales: su devolución en caso de quiebra del marido; art. 909, núm. 2.º.

V. *Dote*.

Billetes de Bancos de emisión.

Su emisión se anotará en la hoja de inscripción respectiva del Registro mercantil; art. 24, núm. 11.

Forma en que ha de verificarse; art. 23.

La facultad para emitirlos queda en suspenso mientras dure el privilegio del Banco de España; art. 479.

No les son aplicables las disposiciones relativas al robo, hurto ó extravío de efectos al portador; art. 566.

El capital que representan se considera propiedad de los tenedores en caso de quiebra; art. 910.

Sigue Billetes de Bancos de emisión.

Se exceptúan del seguro contra incendios á no mediar pacto en contrario; art. 387.

V. *Documentos*.

Billetes de viajeros.

Indicaciones que deben contener; art. 352.

Bitácora (Cuaderno de).

V. *Libros de navegación*.

Bloqueo.

V. *Guerra*.

Bolsas de Comercio.

Los ejemplares de la cotización que custodia el Registrador mercantil servirán de matriz; art. 34.

Qué establecimientos reciben esta denominación; art. 64.

Pueden establecerse por el Gobierno ó por Sociedades; cuándo tendrá carácter oficial su cotización; art. 65.

Se regirán por el Código; art. 66.

Documentos y efectos que son materia de contrato en Bolsa; art. 67. Cuáles se consideran efectos públicos para los efectos de su inclusión en la cotización oficial; arts. 68 al 72.—V. *Cotización*.

Su organización y régimen; art. 73.—Reglamento interino para las de la Península; apéndice VI al tomo I.—Reglamento interino para las de Cuba y Puerto Rico; apéndice II al tomo II.

Buques.

Existirán en algunos Registros mercantiles libros para su inscripción; art. 46.—Puntos donde deben abrirse por ahora estos libros; apéndice IV al tomo I.

Su inscripción es obligatoria; art. 47.

Circunstancias que debe comprender la inscripción; art. 22.

Portadores de letras de cambio; art. 473.

Su adquisición será por documento escrito, que se inscribirá en el Registro; cuándo tiene lugar por prescripción; art. 573.

Reglas para su construcción; art. 574.

Se consideran comprendidos en su venta el aparejo, respetos, pertrechos y máquina de su pertenencia; art. 576.

Reglas para su enajenación estando en viaje; art. 577.

La escritura se otorgará en viaje ante el Cónsul de España; art. 578.

Reglas para su venta en subasta por inhabilitación durante el viaje; art. 579.

Segue Buques.

Prelación de acreedores en la venta; art. 580.

Caso en que el producto no alcance á satisfacer todos los créditos; art. 581.

La inscripción de venta en el Registro extingue todas las responsabilidades á que estaba afecto; art. 582.

Autoridad á que ha de acudir el capitán cuando necesitare levantar fondos para reparar el buque en viaje; art. 583.

Cuándo pueden ser embargados y vendidos, y en qué forma; art. 584. Para lo no modificado por el Código, siguen su condición de bienes muebles; art. 585.

Prescripción de acciones; art. 952.

V. *Averías, Arribadas, Abordajes, Intérpretes, Flotamento, Préstamos y Seguros.*

Caducidad de las concesiones de obras públicas.

Garantías de los acreedores en este caso; art. 192.

Cajeros.

No pueden serlo los Agentes de comercio colegiados; art. 96.

Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

Bases para su constitución y atribuciones que les son propias; Real decreto de 9 de Abril de 1886; apéndice I al tomo II.

Capa (Derechos de).

Deberán satisfacerse en la misma proporción y tiempo que los fletes; art. 686.

Capacidad.

La tienen para el ejercicio del comercio:

Los mayores de veintiún años, no sujetos á potestad de padres ó marido, que tengan la libre disposición de sus bienes; art. 4º.

Los menores de veintiún años é incapacitados por medio de sus guardadores; art. 5º.

La mujer casada, con autorización marital; art. 6º.

La mujer casada, autorizada tácitamente; arts. 7º y 9º.

La mujer casada divorciada, con marido sujeto á curaduría, ausente ó condenado á interdicción civil; art. 11.

Segue Capacidad.

Los extranjeros y Sociedades constituidas en el extranjero; art. 15.

V. *Incapacidad.*

Capitanes.

Y sobrecargos extranjeros; intervención de los intérpretes; arts. 413 y 414.

No prescribe á su favor la propiedad de los buques; art. 573.

El pago de su sueldo tiene preferencia en la venta del buque; art. 580, núm. 6º.

Responsabilidad por sus actos; arts. 586 á 588 y 590.

Pueden serlo los navieros; art. 596.

El naviero le indemnizará de todos los gastos en beneficio del buque; art. 602.

Casos en que pueden ser despedidos y sus derechos en cada uno; artículos 603 á 608, 615 y 617.

Capacidad y condiciones que deben tener; art. 609.

Facultades inherentes á su cargo; art. 610.

Cómo pueden procurarse fondos para el buque; art. 614.

Sus obligaciones; art. 612.

Caso en que navegare á flete común; art. 613.

Indemnización á que está obligado por incumplimiento de su empeño; art. 614.

Cuándo y cómo puede hacerse sustituir; art. 615.

Disposiciones que deberá adoptar para reponer el buque de provisiones y combustible; art. 616.

No puede tomar á la gruesa sobre el cargamento; art. 617.

Casos en que responde civilmente; art. 618.

Responde del cargamento desde su entrega; art. 619.

No responde de los daños por fuerza mayor; art. 620.

Su responsabilidad por inobservancia de los preceptos del Código; art. 621.

Capitulaciones matrimoniales.

Se anotarán en la hoja de inscripción de cada comerciante en el Registro mercantil; art. 21, núm. 9º.

Cargador.

El pasajero se reputa cargador de sus efectos á bordo; art. 703.

Cargamento.

El reembolso de los efectos vendidos por el capitán, tiene preferencia en la venta judicial de un buque; art. 580, núm. 7º.

Gastos del salvamento; art. 845.

Segue Buques.

Prelación de acreedores en la venta; art. 580.

Caso en que el producto no alcance á satisfacer todos los créditos; art. 581.

La inscripción de venta en el Registro extingue todas las responsabilidades á que estaba afecto; art. 582.

Autoridad á que ha de acudir el capitán cuando necesitare levantar fondos para reparar el buque en viaje; art. 583.

Cuándo pueden ser embargados y vendidos, y en qué forma; art. 584. Para lo no modificado por el Código, siguen su condición de bienes muebles; art. 585.

Prescripción de acciones; art. 952.

V. *Averías, Arribadas, Abordajes, Intérpretes, Fletamento, Préstamos y Seguros.*

Caducidad de las concesiones de obras públicas.

Garantías de los acreedores en este caso; art. 192.

Cajeros.

No pueden serlo los Agentes de comercio colegiados; art. 96.

Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

Bases para su constitución y atribuciones que les son propias; Real decreto de 9 de Abril de 1886; apéndice I al tomo II.

Capa (Derechos de).

Deberán satisfacerse en la misma proporción y tiempo que los fletes; art. 686.

Capacidad.

La tienen para el ejercicio del comercio:

Los mayores de veintiún años, no sujetos á potestad de padres ó marido, que tengan la libre disposición de sus bienes; art. 4º.

Los menores de veintiún años é incapacitados por medio de sus guardadores; art. 5º.

La mujer casada, con autorización marital; art. 6º.

La mujer casada, autorizada tácitamente; arts. 7º y 9º.

La mujer casada divorciada, con marido sujeto á curaduría, ausente ó condenado á interdicción civil; art. 11.

Segue Capacidad.

Los extranjeros y Sociedades constituidas en el extranjero; art. 45.

V. *Incapacidad.*

Capitanes.

Y sobrecargos extranjeros; intervención de los intérpretes; arts. 413 y 414.

No prescribe á su favor la propiedad de los buques; art. 573.

El pago de su sueldo tiene preferencia en la venta del buque; art. 580, núm. 6º.

Responsabilidad por sus actos; arts. 586 á 588 y 590.

Pueden serlo los navieros; art. 596.

El naviero le indemnizará de todos los gastos en beneficio del buque; art. 602.

Casos en que pueden ser despedidos y sus derechos en cada uno; artículos 603 á 608, 615 y 617.

Capacidad y condiciones que deben tener; art. 609.

Facultades inherentes á su cargo; art. 610.

Cómo pueden procurarse fondos para el buque; art. 614.

Sus obligaciones; art. 612.

Caso en que navegare á flete común; art. 613.

Indemnización á que está obligado por incumplimiento de su empeño; art. 614.

Cuándo y cómo puede hacerse sustituir; art. 615.

Disposiciones que deberá adoptar para reponer el buque de provisiones y combustible; art. 616.

No puede tomar á la gruesa sobre el cargamento; art. 617.

Casos en que responde civilmente; art. 618.

Responde del cargamento desde su entrega; art. 619.

No responde de los daños por fuerza mayor; art. 620.

Su responsabilidad por inobservancia de los preceptos del Código; art. 621.

Capitulaciones matrimoniales.

Se anotarán en la hoja de inscripción de cada comerciante en el Registro mercantil; art. 21, núm. 9º.

Cargador.

El pasajero se reputa cargador de sus efectos á bordo; art. 703.

Cargamento.

El reembolso de los efectos vendidos por el capitán, tiene preferencia en la venta judicial de un buque; art. 580, núm. 7º.

Gastos del salvamento; art. 845.

Sigue Cargamento.

Responsabilidad del capitán; art. 649.

Su entrega; art. 625.

Distribución de la carga del buque naufrago; art. 843.

V. *Fletamento*.

Cartas.

V. *Correspondencia*.

Cartas de porte.

Son materia de contrato en Bolsa; art. 67.

Requisitos que han de contener; art. 350.

En los transportes por ferrocarril; art. 351.

En el transporte de viajeros y equipajes; art. 352.

Son los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador; art. 353.

Cartas-órdenes de crédito.

Son de comerciante á comerciante para una operación mercantil; artículo 567.

Sus condiciones esenciales; art. 568.

Obligaciones del dador; art. 569.

Puede anularla el dador, avisándolo al portador; art. 570.

Obligación del portador de reembolsar; art. 571.

Plazos en que pueden usarse; su nulidad por el transcurso de seis ó doce meses, según su destino; art. 572.

Casas de contratación.

V. *Bolsas y Lonjas*.

Cédulas hipotecarias.

Corresponde su emisión á los Bancos de crédito territorial; artículo 499.

No pueden emitirlas mientras subsista el privilegio del Banco Hipotecario de España; art. 204.

Se podrán emitir por una suma igual al importe de los préstamos sobre inmuebles; art. 206.

Serán nominativas ó al portador; art. 207.

Su garantía; art. 208.

Préstamos en los que no podrán emitirse; art. 209.

Cesión.

Cuándo tiene este concepto el endoso de las letras; art. 466.

De crédito no endosables; arts. 347 y 348.

Código de Comercio.

Ha de llevar el capitán un ejemplar á bordo; art. 612, núm. 2º.

Colegios de Agentes de comercio.

Dónde existirán; su organización; condiciones para ingresar en ellos; arts. 90 á 97.

Comandita.

V. *Compañías*.

Comanditario.

V. *Socios*.

Combustible.

No se considera comprendido en la venta del buque; art. 576.

V. *Buques*.

Comerciantes.

Quiénes lo son; art. 4º.

Condiciones que han de reunir para tener capacidad legal; artículo 4º.

Quiénes no pueden serlo; art. 43.

Quiénes no pueden serlo por razón de sus cargos; art. 44.

No pueden serlo los Agentes colegiados; art. 96.

V. *Libros de comercio*.

Comercio.

V. *Actos de comercio y Comerciantes*.

Comercio marítimo.

Contratos especiales del mismo:

Fletamento; arts. 652 á 748.—V. *Fletamento, Rescisión, Pasajeros y Conocimiento*.

Préstamo á la gruesa; arts. 749 á 736.—V. *Préstamo á la gruesa*.

Seguros marítimos; arts. 737 á 805.—V. *Seguros y Abandono*.

Comisión mercantil.

De los comisionistas; arts. 244 á 280.—V. *Comisionistas*.

Otras formas del mandato mercantil; arts. 281 á 302.—V. *Factores, Dependientes y Mancebos*.

Devolución de bienes dados en comisión; art. 909, núms. 4º y 6º.

De cobranza; tiene este concepto el endoso sin fecha; art. 463.

Comisionistas.

Cuándo se reputa el mandato comisión mercantil; art. 244.

Pueden contratar en nombre propio ó del comitente; art. 245.

Obligaciones en el primer caso; art. 246.

Sigue Comisionistas.

- Obligaciones en el segundo; art. 247.
 Qué deben hacer cuando rehusaren un encargo; art. 248.
 Cuándo se entiende aceptada la comisión; art. 249.
 Regla cuando la comisión exige provisión de fondos; art. 250.
 Cuándo está obligado á suplirlos; art. 251.
 Su responsabilidad por incumplimiento; art. 252.
 Obligación del comitente; su derecho de repetir; art. 253.
 Cuándo queda el comisionista exento de responsabilidad; art. 254.
 Cuándo deberá consultar al comitente; art. 255.
 No puede proceder contra expresa disposición del comitente; artículo 256.
 Son de su cuenta los riesgos del numerario; art. 257.
 Su responsabilidad por operaciones onerosas al comitente sin su autorización; art. 258.
 Sus obligaciones; arts. 259 á 262.
 Rendición de sus cuentas; en caso de morosidad abonará el interés legal; art. 263.
 Su responsabilidad por dar á los fondos distinta inversión de la prevenida; art. 264.
 Por efectos y mercaderías; arts. 265 y 266.
 Prohibiciones; arts. 267 y 268.
 Reglas en caso de venta urgente; art. 269.
 Prescripciones relativas al ejercicio de su cargo; prohibición de vender á plazos; arts. 270 á 275.
 Efectos obligados especialmente al pago de la comisión; art. 276.
 Obligaciones del comitente; arts. 277 á 279.
 Por su muerte ó inhabilitación se rescinde el contrato; art. 280.

Comisionistas de letras de cambio ó pagarés.

- Por el endoso se constituye garante de los adquiridos ó negociados por cuenta ajena; art. 468.

Comisionistas de transportes.

- Están obligados á llevar un registro; sus asientos; art. 378.
 Disposiciones que les son aplicables; art. 379.

Comitente.

V. *Comisionistas.*

Compañías mercantiles é industriales.

- Se reputan comerciantes; art. 4º.
 Registro especial de las mismas; arts. 46, 47 y 21, núms. 5º y 10.

Sigue Compañías mercantiles é industriales.

- Efectos de la inscripción; arts. 21 y 25.
 Libro de actas que han de llevar las Sociedades; arts. 33 y 40.
 Pueden establecer Bolsas de comercio; art. 65.
 No son cotizables los efectos y valores de las no inscritas; art. 72.
 Constitución de las Compañías y de sus clases; arts. 116 á 124.
 Compañías colectivas; arts. 122 y 125 á 144.
 En comandita; arts. 122, 139, 145 á 150 y 160 á 169.
 Anónimas; arts. 122 y 151 á 159.
 Acciones de Sociedades; arts. 160 á 169.
 Derechos y obligaciones de los socios; arts. 170 á 174.
 Reglas especiales en las de crédito; arts. 117, 123, 175 y 176.
 Bancos de emisión y descuento; arts. 177 á 183.
 Compañías de ferrocarriles y demás obras públicas; arts. 117 y 184 á 192.
 De almacenes generales de depósitos; arts. 493 y 498.
 Bancos de crédito territorial; arts. 199 á 214.
 Reglas especiales para los Bancos y Sociedades agrícolas; arts. 212 á 217.
 Término y liquidación de las Compañías mercantiles; arts. 218 á 238.
 De cuentas en participación; arts. 239 á 243.
 De minas; arts. 417 y 423.
 De préstamos hipotecarios; art. 417.
 Extranjeras; art. 45.
 Fabriles; art. 417.
 Quiebra de Compañías; arts. 923 á 929.
 Prescripción de acciones sociales; arts. 947 á 949.
 Talones de Bancos y Sociedades; art. 543.
 V. *Acciones, Bancos, Cuentas en participación, Emisión, Préstamo, Quiebra, Sociedades y Talones.*
- Cómplices en las quiebras.**
 Quiénes se reputa que lo son en las fraudulentas; art. 893.
 Condena que se les impondrá, además de la criminal; art. 894. ®
- Compraventa.**
 Compra en almacenes ó tiendas; arts. 85 y 87.—V. *Almacenes.*
 Intervención de los Corredores de comercio; art. 406.—V. *Corredores.*
 Venta de efectos depositados en almacenes generales; artículo 197.—
 V. *Almacenes de depósito.*

Sigue Compraventa.

Del buque y cargamento; arts. 666, 689, 592, 576, 577 á 608, 644, núm. 5º, 824 y 845.—V. *Buques*.

Ventas por los mancebos de comercio; art. 294.

Cuándo las compraventas son mercantiles; sus requisitos y consecuencias jurídicas; arts. 325 á 345.

Venta de objetos de transporte; art. 362.—V. *Transporte*.

Anotación en los libros de los Corredores; art. 407.

Compras y ventas culpables; art. 888, núms. 3º y 4º.—V. *Quiebra*.

Bienes vendidos al quebrado; art. 909, núms. 7º, 8º y 9º.

El comisionista no puede vender á plazos; arts. 270 y 271.

Concurso.

V. *Quiebra*.

Condominio de buques.

Los condueños tienen derecho de tanteo; art. 375.

Se presume constituida por ellos Compañía; art. 589.

Responden civilmente de los actos del capitán; art. 590.

Sus atribuciones, derechos y obligaciones; arts. 591 á 596.

V. *Navieros*.

Conocimientos.

O guías de la carga de buques; son materia de contrato en Bolsa; artículo 67.

Deberá tenerlo á bordo el capitán antes de emprender el viaje; artículo 642, núm. 4º.

Sirve de título para el contrato de cargamento, en defecto de póliza; art. 653.

Su valor en juicio; art. 654.

V. *Fletamento*.

Consejo de incautación.

En la quiebra de Compañías de ferrocarriles y obras públicas; cuándo ha de constituirse y miembros que le forman; art. 939.

Sus obligaciones; art. 940.

Cónsules.

Su intervención en el seguro marítimo; art. 739.

Su competencia en materia de abordajes; art. 839.

Su intervención en la venta de buques en viaje; art. 578.

Contabilidad mercantil.

V. *Libros de comercio*.

Contrabando

Es nulo el seguro de buques dedicados á él; art. 781.

Contramaestres.

Sus obligaciones; art. 632.

Tomará el mando del buque en ausencia ó inhabilitación del capitán y piloto; art. 633.

Contratos de comercio.

Disposiciones generales sobre los mismos; arts. 50 á 63.

Con las Compañías mercantiles; arts. 418 y 419.

Sobre liquidación y pago de averías; art. 846.

De seguro: ha de consignarse por escrito; art. 382.

Con los hombres de mar; art. 635.

Ilícitos; art. 53.

Con cláusula penal; art. 56.

Fraudulentos; arts. 880 á 882.

V. *Bolsas, Comisión, Compañías, Compraventas, Fianzas, Fletamento, Mandato, Permuta, Préstamo, Quiebra y Seguros*.

Convenciones ilícitas.

No producen obligación ni acción; art. 53.

Convenio.

Entre los acreedores y el que suspende sus pagos; el comerciante deberá hacer la proposición dentro de 10 días; art. 872; la empresa de obras públicas y ferrocarriles dentro de cuatro meses; art. 934, número 3º.

Caso en que se desechase ó no hubiere bastante número de votantes; art. 873.

V. *Suspensión de pagos*.

Convenios.

V. *Contratos*.

Copiador de cartas.

V. *Libros de comercio*.

Copropietarios de buques.

V. *Condominio de buques*.

Correcciones.

Que pueden imponer los capitanes en el mar; art. 640, núm. 3º.

Corredores de comercio.

No pueden ejercerle para sí; arts. 14 y 96.

Perfección de los contratos en que intervienen; art. 55.

Fe de sus libros; art. 58.

Sigue Corredores de comercio.

Sus derechos y obligaciones; arts. 406 á 414 y 88 á 99.

Prescripción de su responsabilidad; arts. 945 y 946.

V. *Agentes.*

Corredores intérpretes de buques.

V. *Intérpretes de buques y Agentes.*

Correspondencia.

Traslación de cartas y telegramas al libro copiador; art. 44.

Deberán conservar los comerciantes la recibida; art. 42.

Deberá conservarse, así como los libros, durante el ejercicio del comercio y cinco años después de la liquidación; art. 49.

Cuándo produce obligación la telegráfica; art. 51.

Corsarios.

Qué debe hacer el capitán que estando en viaje tuviere noticia de su existencia; art. 622.

Obligaciones que tiene en caso de ser atacado el buque y tomados violentamente sus efectos ó su cargamento; art. 423.

Costas judiciales.

Preferencia para su pago en la venta judicial de buques; artículo 530, núm. 2º.

Costumbre.

Valor de los usos del comercio como fuente de derecho; art. 2º.

Cotización oficial.

Cuándo tiene este carácter; art. 65.

Valores que puede comprender; art. 67.

Qué son valores públicos para los efectos de inclusión en ella; artículo 68.

Documentos de crédito al portador que pueden ser también incluidos; arts. 69 á 71.

Valores que no pueden incluirse en ella; art. 72.

Forma de su publicación; arts. 79 y 80.

Crédito territorial.

V. *Bancos de.*

Créditos.

Preferencia del dotal; art. 27.

De las obligaciones y cédulas hipotecarias; art. 208.

Su cobranza por comisionista; art. 273.

De los comisionistas; art. 276.

Sigue Créditos.

De los prestamistas con garantía de efectos públicos; artículos 320 y 324.

De los vendedores mientras conserven las mercaderías vendidas; artículo 340.

De los portadores; art. 376.

Del asegurador para cobrar la prima del seguro; art. 403.

De los acreedores de buques; arts. 580, 667, 704 y 730.

Su graduación en la quiebra; arts. 908 á 919.

De socios de Compañías comanditarias, anónimas y de cuentas en participación; art. 926.

De socios de Compañías colectivas; art. 927.

Contra Compañías en estado de suspensión de pagos; art. 932.

Las reglas para la graduación y pago de los de Compañías son las mismas que en los de comerciantes; art. 944.

Cuaderno de Bitácora.

Deberá llevarlo por sí el piloto; art. 629.

Cuenta de resaca.

Su forma, requisitos y partidas que contiene; art. 527.

Sus partidas se ajustarán al uso de la plaza y cotización oficial de su fecha; art. 528.

Sólo puede hacerse una por cada letra de cambio; art. 529.

El portador sólo devenga interés desde el requerimiento al pago; artículo 530.

Cuentas en participación.

Concepto legal de estas Compañías; art. 239.

Pueden contratarse en cualquier forma; art. 240.

No puede adoptarse en ellas razón comercial común; art. 241.

Responsabilidad del gestor; art. 242.

Forma de su liquidación; art. 243.

Culpabilidad del quebrado.

Cuándo se considera culpable la quiebra; arts. 888 y 889.

V. *Quiebra.*

Curador.

V. *Menores é incapacitados.*

CH

Cheques.

Su concepto legal; art. 534.

Requisitos que han de reunir; art. 535.

Pueden librarse contra la misma ó distinta plaza; provisión previa de fondos; art. 536.

Plazo en que han de presentarse al cobro los librados en España, artículo 537, y los librados en el extranjero; art. 538.

Son pagaderos á su presentación; art. 539.

Requisitos para expedir duplicados; art. 540.

Indicación que pueden contener; art. 541.

Reglas de las letras de cambio que les son aplicables; art. 542.

Los talones de cuentas corrientes están sujetos á las anteriores prescripciones en cuanto les son aplicables; art. 543.

D

Daños y menoscabos.

En la cosa vendida; arts. 333 y 334.

En el buque ó en su cargamento; art. 809, números 1º, 2º, 3º, 8º, 9º, y 811.

V. *Averías*.

Defunciones á bordo.

Prescripciones que han de observarse cuando ocurriere la de un hombre de mar; art. 645.

De un pasajero antes de emprender el viaje; art. 696.

De un pasajero durante el viaje; art. 705.

Del capitán antes de hacerse el buque á la mar; art. 714.

V. *Muerte*.

Delitos.

Motivan la destitución de los marineros; art. 637.

V. *Robo*.

Demandas sobre averías.

Casos en que no serán admisibles; art. 848.

Demencia.

Por la de los gestores se disuelven las Compañías; art. 222, núm. 2º.

Denominación de las Compañías anónimas.

Será adecuada al objeto de la especulación, y no idéntica á la de otra preexistente; art. 452.

Denuncia de robo, hurto ó extravío de documentos al portador.

Indicaciones que debe contener; art. 549.

Dependientes de comercio.

Gestiones que pueden encomendarles los comerciantes; cómo obligan sus actos á su principal; art. 292.

V. *Factores* y *Mancebos*.

Depositario.

V. *Depósito* y *Depósito mercantil*.

Depósito.

De mercancías vendidas; arts. 332 y 339.

De efectos transportados; art. 369.

Del valor de la letra de cambio; arts. 481, 492, 496, 498 y 519.

Del cargamento de un buque; arts. 668 y 678.

Devolución de los bienes depositados en caso de quiebra; art. 909, número 3º.

Depósito mercantil.

Requisitos para tener este carácter; art. 303.

Derechos del depositante y del depositario; arts. 304 á 306.

De numerario; art. 307.

De títulos, valores ó efectos que devenguen interés; art. 308.

Cuándo puede disponer el depositario del objeto depositado; art. 309.

Reglas aplicables á los depósitos en Bancos, almacenes generales, etc.; art. 310.

Depósitos en los Bancos de crédito territorial.

Pueden recibir capitales con interés ó sin él; objetos á que han de aplicarlos; art. 210.

Derecho común.

Se observará en los contratos mercantiles en defecto de disposiciones del Código ó leyes especiales; art. 50.

Signe Derecho común.

Se observará como ley supletoria en los depósitos mercantiles; artículo 340.

Se sujetarán á él las acciones que no tengan determinado en el Código plazo para deducirse en juicio; art. 943.

Derechos de pilotaje, tonelaje, etc.

Tienen prelación para su cobro en la venta judicial de un buque; artículo 580, núm. 3º.

Deserción de los marineros.

Es justa causa para ser despedidos por el capitán sin terminar el viaje estipulado; art. 636, núm. 6º.

Deudas del quebrado.

Se detraen de la masa de la quiebra; art. 909, núm. 7º.

V. *Suspensión de pagos y Quiebras*.

Deudor.

En los contratos se decidirán á su favor las dudas; art. 59.

Diario.

V. *Libros de comercio*.

Diario de la navegación.

Debe llevarlo el capitán.—V. *Libros de navegación*.

Días.

Se computa de veinticuatro horas, según el Calendario Gregoriano; art. 60.

Y horas para las reuniones de Bolsa; art. 73, y Reglamento interino de Bolsas, apéndice VI al tomo I.

Si fuere festivo el del vencimiento de la letra, se pagará al siguiente; art. 455.

Disolución de las Compañías mercantiles.

Causas que la motivan en las Compañías de todas clases; art. 221.

Causas que además la motivan en las colectivas y en comandita; artículo 222.

Cuándo en estas últimas la exige un socio; art. 224.

No surte efecto contra tercero sino desde su inscripción en el Registro; excepción; art. 226.

División del haber de las Compañías.

La efectuarán los mismos liquidadores después de la liquidación; artículo 232.

Derecho del socio agraviado; art. 233.

Signe División del haber de las Compañías.

Caso en que intervengan menores; su representación y efectos; artículo 234.

No puede exigirse la entrega mientras no se extingan todas las deudas sociales; art. 235.

Cantidades que se descuentan; art. 236.

Immunidad de los bienes particulares de los socios colectivos; art. 237.

Reglas respecto á las anónimas; art. 238.

Divorcio.

La mujer divorciada puede ejercer el comercio; art. 41.

Documentos.**DE CRÉDITO AL PORTADOR:**

Pueden incluirse en las cotizaciones oficiales; requisitos que han de reunir; art. 69.

Requisitos para incluir los emitidos por compañías extranjeras no domiciliadas en España; art. 70; los emitidos por particulares; art. 71.

MERCANTILES:

Cómo pueden asegurarse contra incendios; art. 387.

V. *Efectos*.

Domicilio.

Cuál será el legal para las diligencias de protesto; art. 505.

Donaciones fraudulentas.

Cuáles se reputan de esta condición; su ineficacia; art. 880.

Cuándo puede revocarse á instancia de los acreedores una donación ó contrato; art. 882.

Dotación de los buques.

Se denomina así el conjunto de todos los individuos embarcados; artículo 648.

Dote.

Las escrituras dotales, capitulaciones y títulos de dominio de los parafernales se inscribirán en el Registro mercantil; art. 24, núm. 9º.

No inscritas, no tienen derecho de prelación sobre los demás créditos; se exceptúan los inscritos en el de la Propiedad; art. 27.

La mujer puede pedir la inscripción; art. 28.—V. *Bienes*.

Cuándo se reputa fraudulenta; art. 880, núm. 2º.

Duelo.

La muerte causada en duelo no está comprendida en el seguro; artículo 423.

E**Echazón.**

El asegurador indemnizará los daños que ocasione; art. 755.

Se considera avería gruesa ó común, la de efectos para aligerar el buque; art. 811, núm. 2º.

Se harán constar en el libro de navegación los efectos arrojados; artículo 814.

Será dirigida por el capitán; orden que ha de observarse; art. 815.

Cómo ha de acreditarse el derecho á indemnización por los daños que origine; art. 816.

Efectos al portador.

Todos los á la orden pueden serlo; tienen aparejada ejecución desde su vencimiento; art. 544.

Efectos que producen los demás efectos al portador que se enumeran; art. 545.

Derecho del tenedor á confrontarlos con sus matrices; art. 546.

Cuáles tienen este carácter para los efectos de las prescripciones que siguen; art. 547.

El desposeído por robo, hurto ó extravío acudirá ante el Juez ó Tribunal; cuál es el competente; art. 548.

Indicaciones que deberá contener la denuncia al Juez ó Tribunal; artículo 549.

Tramitación que ha de seguirse; arts. 550 al 565.

Billetes y títulos exceptuados de estas disposiciones; art. 566.

Efectos públicos.

Son materia de contrato en Bolsa; art. 67.

Cuáles tienen este concepto; art. 68.

Préstamos con garantía de estos valores; arts. 320 al 324.

V. *Efectos y Documentos al portador.*

Ejecución.

V. *Acción ejecutiva.*

Ejército.

V. *Jefes.*

Embargos.

A socios deudores; art. 474.

De buques; arts. 584, 589, 690 y 755.

V. *Acción ejecutiva.*

Embriaguez.

Del capitán y tripulantes; es causa para ser despedidos por el naviero antes de terminar sus contratos; art. 605.

Habitual del hombre de mar; es justa causa para ser despedido por el capitán durante el viaje; art. 637.

Empleados.

En la recaudación de fondos públicos, nombrados por el Gobierno, no pueden ejercer el comercio; excepción; art. 44, núm. 3º.

Empréstitos.

Es una de las operaciones propias de las Compañías de crédito; artículo 175.

Reglas aplicables á los contratados con el Estado, las provincias y los municipios; art. 202.

Enajenación de buques.

V. *Buques.*

Enajenaciones fraudulentas.

Son ineficaces respecto á los acreedores del quebrado; cuáles son; artículo 880, núm. 4º.

Cuándo y cuáles podrán anularle; art. 881, núm. 4º.

Hacen que la quiebra se considere fraudulenta; art. 890, núm. 40.

Encalladura de buques.

Es una de las clases de naufragios; á quién corresponden las pérdidas; art. 840.

Responsabilidad del capitán en caso de malicia, descuido, impericia, etc.; art. 841.

V. *Naufragio.*

Endoso.

Puesto por los Bancos agrícolas; sus efectos; art. 214.

De los conocimientos; sus efectos; art. 708.

En los contratos á la gruesa; art. 722.

DE LAS LETRAS DE CAMBIO:

Transfiere su propiedad; art. 461.

Requisitos que ha de contener; art. 462.

Sin fecha es comisión de cobranza; art. 463.

Sigue Endoso.**DE LAS LETRAS DE CAMBIO:**

Responsabilidad cuando se pone fecha anterior á la en que se hace; art. 464.

Los firmados en blanco son válidos; art. 465.

Letras que no pueden endosarse; art. 466.

Responsabilidades que produce; art. 467.

Puesto por comisionista de letras; sus efectos; art. 468.

Los de libranzas y pagarés á la orden se extenderán como los de las letras de cambio; art. 533.

Enfermedades de los hombres de mar.

Efectos respecto al salario según su causa; art. 644.

Cuándo los gastos de curación se reputan avería gruesa; art. 811, núm. 8.

V. *Sanidad.*

Entierro, funeral y testamentaria.

Los créditos procedentes de los gastos que ocasionen son los preferentes entre los singularmente privilegiados en caso de quiebra.— art. 943.

Epidemia.

Interrumpe los plazos legales; art. 955.

V. *Sanidad.*

Escrituras.

Cuándo son necesarias para contratar; art. 52.

Las Sociedades harán constar en escritura su constitución; no pueden hacerse en ella pactos reservados; se inscribirán en el Registro mercantil; art. 449.

Requisitos que debe contener la social de Compañías colectivas; artículo 425.

Los mismos contendrá la de las comanditarias; art. 445.

Requisitos que deberá contener la de las anónimas; art. 454.

De enajenación de buques; ante quién ha de otorgarse y requisitos necesarios; art. 578.

Créditos escriturarios; su preferencia en caso de quiebra; art. 943, núm. 4º.

Se cobrarán por orden de fechas; art. 946.

Reglas para su graduación y pago; art. 944.

Escrituras dotales.

V. *Dote.*

Estadías y sobreestadías.

Se expresarán en el contrato de fletamento las que hayan de contarse, y su importe; art. 652, núm. 41.

Caso en que no se hubiesen estipulado; art. 656.

Evicción y saneamiento.

Salvo pacto en contrario, queda obligado á ella todo vendedor mercantil; art. 345.

Examen de créditos.

V. *Créditos; su graduación.*

Excusión del haber social.

Sólo después de hecha pueden ser ejecutados los bienes particulares de los socios colectivos; art. 237.

Exhibición.

V. *Libros de comercio.*

Extinción de acciones.

V. *Prescripción de las.*

Extranjeros.

Requisitos para ejercer el comercio; art. 45.

Contratos celebrados fuera de España; art. 52.

Exención de represalias; art. 169.

Letras pagaderas en plaza extranjera; art. 475.

Cheques librados en el extranjero; art. 538.

Cómo pueden formar parte de la tripulación; art. 634.

Extravío de documentos.

V. *Robo, Efectos y Documentos al portador.*

Factores.

Pueden ejercer el comercio por los menores é incapacitados; artículo 5º.

Su capacidad; art. 282.

El gerente tiene este carácter; art. 283.

Contratan en nombre del principal; art. 284.

Las obligaciones que contraigan son de sus comitentes; art. 285.

Regla cuando no exprese obrar como factor; art. 286.

Sigue Factores.

- Caso en que contrate en su nombre; art. 287.
 No pueden traficar por su cuenta en negociaciones del mismo género que su principal; art. 288.
 Las multas en que incurra son de cuenta del principal; derecho de éste en caso de culpa; art. 289.
 Sus poderes subsisten, aun por muerte del comitente, mientras no se revoquen expresamente; art. 290.
 Cuando son válidos sus actos; art. 291.
 Reglas comunes a los factores, dependientes y mancebos; arts. 296 á 302.
 Estos preceptos son aplicables á los sobrecargos; art. 650.

Falsedad.

- Anula el contrato de seguro; art. 781, núm. 8º.

Ferías.

- La Autoridad fijará el sitio y época de su celebración; art. 82.
 Reglas para los contratos en ellas; art. 83.
 Competencia del Juez municipal en las cuestiones que originen, hasta 1.500 pesetas de valor; art. 84.
 Giro de letras á una feria; arts. 451 y 452.

Ferrocarriles.

- Emisión de acciones, cédulas y obligaciones; art. 21, núm. 40.
 Compañías de ferrocarriles y demás obras públicas; art. 184.
 Importe que ha de representar el capital; art. 185.
 Obligaciones nominativas y al portador; sus requisitos; art. 186.
 Serán amortizadas dentro del plazo de concesión; art. 187.
 Requisitos para la transferencia y fusión de sus derechos en las empresas; art. 188.
 Cuando gocen subvención necesitan autorización del Gobierno; artículo 189.
 Limitación de la acción ejecutiva por cupones vencidos; bienes contra que puede dirigirse; art. 190.
 Pueden emplear libremente sus fondos sobrantes; art. 191.
 Garantía de los acreedores en caso de caducidad; art. 192.
 Transportes por ferrocarriles; sus tarifas; art. 351.
 Cartas de porte y billetes de viajeros; art. 352.
 Pueden rechazar los bultos mal acondicionados para el envío; artículo 356.
 Suspensión de pagos de estas Compañías; art. 930.
 No puede interrumpirse el servicio; art. 934.

Sigue Ferrocarriles.

- A su solicitud de convenio acompañará el balance; art. 932.
 En su defecto ordenará el Juez su formación; art. 933.
 Efectos de la suspensión de pagos; art. 934.
 Para la aprobación del convenio es precisa la aceptación de acreedores que representen tres quintas partes; art. 935.
 Plazo para oponerse al convenio; art. 936.
 Efectos de la aprobación del convenio; art. 937.
 Cuando procede la declaración de quiebra de estas Compañías; artículo 938.
 Consejo de incautación; art. 939.
 Obligaciones de éste Consejo; art. 940.
 Orden y graduación de acreedores; art. 941.
 V. *Compañías*.

Fiador.

- V. *Fianzas*.

Fianzas.

- Mercantiles.—V. *Afianzamiento*.
 De los Agentes de comercio; art. 94, núm. 5º.
 Responsabilidad á que se hallan afectas; art. 98.
 Su cuantía en la Península; su responsabilidad; su devolución; artículos 64 á 67 del Reglamento interino de Bolsas; apéndice VI al tomo I.
 Su cuantía; su responsabilidad; su devolución en Cuba y Puerto Rico; arts. 64 á 67 del Reglamento interino de Bolsas en aquellas islas; apéndice II al tomo II.
 De las letras de cambio.—V. *Afianzamiento*.
 Para percibir el importe de los valores extraviados; art. 553.
 Por aval.—V. *Aval*.

Fletador.

- V. *Fletamento*.

Fletante.

- V. *Fletamento*.

Fletamento.

- Intervención de los intérpretes de buques y sus obligaciones; artículos 113 á 115.
 Preferencia de los propietarios del buque para efectuarle; art. 593.
 Cuando puede contratarle el capitán; art. 610, núm. 4º.

Sigue Fletamento.

- Obligación del capitán de tener á bordo los contratos ó copias autorizadas; art. 642, núm. 4º.
- Forma de contratarle y requisitos que ha de contener la póliza; artículo 652.
- Cuándo le suple el conocimiento; art. 653.
- Cuándo hacen fe en juicio las pólizas; art. 654.
- Validez del celebrado por capitán en contravención á instrucciones del naviero; art. 655.
- Regla para cuando no conste el plazo de carga y descarga; art. 656.
- Obligación del capitán de fletar otro buque cuando el que manda queda inservible; art. 657.
- Derechos y obligaciones del fletante; arts. 669 á 678.
- Obligaciones del fletador; arts. 679 á 687.
- Rescisión total ó parcial del contrato; á petición del fletador; á petición del fletante; arts. 688 á 692.
- Pasajeros en los viajes por mar.—V. *Pasaje*.
- Conocimiento.—V. *Conocimiento*.

Fletes.

- Su contratación en Bolsa; art. 67.
- De compradores y vendedores de buques; art. 577.
- No puede ajustarlos por sí el naviero; art. 598.
- Cómo se devengan; arts. 658 y 659.
- Cuándo no se devengan; arts. 660 y 661.
- Su reducción ó aumento en proporción á la carga; arts. 669, 674 á 677 y 680.
- Responsabilidad al pago del préstamo á la gruesa; art. 734.
- Seguros sobre fletes; arts. 746 y 747.
- Comprendidos en el abandono de los buques; art. 796.
- Cómo contribuyen á las averías; art. 854, núm. 8º.
- Prescripción de las acciones á los seis meses de la entrega; art. 951.

Fogoneros.

- Forman parte de la dotación del buque; art. 648.

Fondos (Provisión de).

- Ha de hacerla el librador.—V. *Provisión*.

Fraudes.

- Motivan la rescisión de las Compañías; art. 218, núm. 3º.
- De los dependientes para con sus principales; art. 304.
- Anulan el seguro, perdiendo la prima el asegurado; art. 752.

Sigue Fraudes.

- Si no existe, es válido el primer contrato de los celebrados sobre un mismo objeto; art. 782.
- Reglas para los seguros contratados frudulentamente por varios aseguradores; art. 788.
- Quiebras fraudulentas; arts. 890, 894, 898 y 920.

Fuerza mayor.

- V. *Arribada*.

Fuerza probatoria.

- De los libros de comercio.—V. *Libros de comercio*.

Fuga de los comerciantes.

- Sus efectos en caso de quiebra; art. 877.
- Los comerciantes fugados no tienen derecho á presentar proposiciones de convenio; art. 898.

Funcionarios del Poder judicial.

- No pueden ejercer el comercio; art. 44.

G

Ganados.

- Su venta por los ganaderos no se reputa mercantil; art. 326, número 2º.

Garantía (Comisión de).

- Cuando la percibe el comisionista, son de su cuenta los riesgos de la cobranza; art. 272.

- V. *Fianzas*.

Gastos domésticos.

- Los comerciantes anotarán en el libro Diario las cantidades destinadas á ellos; art. 38.
- Si fueran excesivos ó desproporcionados al haber líquido, se considerará la quiebra culpable; art. 388.

Gerente.

- V. *Gestores*.

Gestores.

- Su responsabilidad, si contrataren antes de inscribir en el Registro la escritura social; art. 420.

Sigue Gestores.

Tienen derecho á serlo todos los socios en las Compañías colectivas; art. 429.

De las Compañías en comandita; art. 446.

Han de designarse en la escritura social de las Compañías anónimas; art. 454.

Forma de su designación; art. 455.

Están obligados á presentar á los socios los comprobantes del balance; art. 473.

Gobernadores.

V. *Jefes.*

Graduación de créditos.

V. *Créditos.*

Gratificaciones á marineros.

Se les abonarán en caso de apresamiento y naufragio en proporción á los esfuerzos y riesgos arrostrados para el salvamento; art. 643.

Guardadores.

Ejercicio del comercio por los menores de veintiún años y los incapacitados; art. 5º.

Guerra.

Inmunidad de los capitales extranjeros en caso de; art. 469.

El fallecimiento en ella no se comprende en el seguro, salvo pacto en contrario; art. 424, núm. 2º.

Marítima; la ocurrida antes de comenzar el viaje, exime á los oficiales y tripulación de todo compromiso; art. 647.

H**Haber social.**

Reglas para su liquidación y división; art. 227.

V. *Liquidación.*

Hacienda pública.

Preferencia de sus créditos en toda venta judicial de un buque; artículo 580.

Hipotecario de España (Banco).

Su privilegio para la emisión de obligaciones y cédulas al portador; art. 204.

V. *Bancos.*

Hipotecas.

Su inscripción en el Registro mercantil; art. 23.

Se reputan ineficaces y fraudulentas las hechas en los treinta días precedentes á la quiebra; art. 880, núm. 4º.

Créditos hipotecarios; su prelación; artículos 943 á 946, 949, 927, 932 y 944.

V. *Préstamos, Obligaciones y Registro de la propiedad.*

Herederos.

Los menores de veintiún años pueden continuar el comercio de sus causantes por medio de sus guardadores; art. 5º.

En las Compañías colectivas; art. 222.

Hombres de mar.

Sus compromisos, derechos y deberes; arts. 635 y 636.

Justas causas para ser despedidos por el capitán; art. 637.

Reglas para indemnizarlos en los casos de revocación del viaje; artículos 638 y 639.

Justas causas para la revocación, art. 640, y reglas cuando se interrumpa el viaje; art. 644.

Sus derechos cuando naveguen á la parte; art. 642.

Gratificación á que tienen derecho en caso de salvamento; art. 643.

El que enfermarse no perderá su derecho al salario; excepción; su asistencia; art. 644.

Reglas para el caso de fallecimiento; art. 645.

El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, responden del pago de sus salarios devengados; art. 646.

Casos en que quedan libres de todo compromiso, si lo desean; artículo 647.

Hurto.

Por el capitán ó tripulantes, es justa causa para despedirlos durante el viaje; art. 605.—V. *Robo.*

I**Incapacidad.**

La tienen para ejercer el comercio:

Los sentenciados á interdicción civil; los quebrados no rehabilitados; art. 43.

Sigue Incapacidad.

Por razón de sus cargos los funcionarios judiciales, gubernativos, económicos, etc.; art. 14.

V. *Capacidad*.

Incapacitados.

V. *Menores*.

Incendio.

De buques; obligación del asegurador de indemnizar los daños que ocasione; art. 735.

En puerto, rada, ensenada ó bahía; si para cortarle se echase á pique un buque, se reputará avería gruesa; art. 818.

Seguro contra incendios; arts. 386 á 415.

V. *Seguros*.

Indemnización.

De perjuicios á los socios; arts. 142, 144, 456 y 474.

Al comitente; arts. 248, 252, 256 á 258, 264 y 265.

Entre principales y factores; arts. 297 á 299.

Por el depositario; arts. 306 y 307.

Al comprador ó vendedor; arts. 329 y 336.

En el contrato de transporte; arts. 358, 370 y 371.

En las letras de cambio; arts. 464, 485 y 503.

A los cargadores de buques; art. 380, núm. 10.

Por los capitanes; arts. 614, 615, 618, 619 y 620.

A la tripulación por revocarse el viaje; arts. 638, 639, 641 y 642.

En el contrato de fletamento; arts. 669, 672, 673, 681, 688, 689, 697, 698 y 748.

Al quebrado; art. 885.

Indicaciones.

De otra persona para la aceptación de la letra de cambio; art. 484.

Si las tuviere la letra protestada, se requerirá á los indicados; art. 507.

Inscripción de billetes.

V. *Billetes y Registro mercantil*.

Inscripción de obligaciones nominativas.

V. *Compañías y Registro mercantil*.

Inscripciones en el Registro mercantil.

V. *Registro mercantil*.

Insolvencia.

Sus tres clases; art. 886.

Sigue Insolvencia.

Cuándo se reputa fortuita; art. 887.

Cuándo culpable; art. 888.

Cuándo admite excepción en contrario; art. 889.

Cuándo se reputa fraudulenta; art. 890.

V. *Quiebras*.

Insubordinación.

Del capitán y tripulantes: es justa causa para despedirlos en viaje; artículo 605.

Del hombre de mar; es justa causa para ser despedido por el capitán antes de cumplir su empeño; art. 637.

Interdicción civil.

La mujer del condenado á esta pena puede ejercer el comercio; art. 41, núm. 4º.

El que la sufre no puede comerciar; art. 43, núm. 4º.

Interés.

Del capital; casos en que debe abonarse; arts. 471, 263, 264, 344, 729 y 736.

A los comisionistas; art. 278.

Realización de los intereses de los valores depositados; art. 308.

En los préstamos mercantiles; arts. 344 á 349.

Por retrasar la indemnización al asegurado; art. 409.

De la letra protestada; arts. 526 y 536.

En las averías; art. 849.

De las deudas del quebrado; art. 884.

Interpelación.

Al deudor para los efectos de la morosidad; art. 63.

Para los efectos de la prescripción; art. 944.

Interpretación.

De los contratos mercantiles; arts. 50 y 57 á 62.

Intérpretes de buques.

Los Corredores de comercio pueden serlo; art. 410.

Circunstancias que han de recurrir; art. 412.

Sus obligaciones; art. 413.

Libros que deberán llevar: copiadore de traducciones, registro y diario; art. 414.

Conservarán un ejemplar del contrato de fletamento; art. 445.

Prescripción de su responsabilidad; arts. 945 y 946.

V. *Agentes*.

Intervención.

En la aceptación y pago de las letras de cambio; art. 544.

Responsabilidad y derechos del aceptante ó pagador por intervención; art. 542.

No excluye el afianzamiento; art. 543.

Puede pagarla el que no la aceptó con preferencia al que intervino; art. 544.

Acción del que interviene una letra perjudicada; art. 545.

Inventarios.

Y balances (libro de); datos que deberá contener; art. 37.

De los capitales sociales; art. 168.

Del buque; deberá tenerlo á bordo el capitán; art. 642, núm. 4º.

Su influencia en la quiebra; art. 888, núm. 5º.

V. *Balance*.

Jefes.

Gubernativos, económicos y militares; no pueden ejercer el comercio; art. 44.

Jueces.

Y Magistrados; no pueden ejercer el comercio; art. 44.

Jueces municipales.

Decidirán en juicio verbal las cuestiones sobre contratos celebrados en ferias, hasta 4.500 pesetas; art. 84; aplicación á estos juicios de los arts. 49 y 20 de los Aranceles judiciales; núm. 3º, Real orden de 29 de Diciembre de 1885; Apéndice V al tomo I.

Son los encargados de legalizar los libros comerciales sin percibir por ello ningún derecho; núm. 4º, Real orden de 29 de Diciembre de 1885; Apéndice V al tomo I.

Juegos.

Pérdidas en el juego; su influencia en la calificación de la quiebra; art. 888, núms. 2º y 3º.

Juez competente.

Para impedir el pago de los documentos al portador, robados, hurtados ó extraviados; art. 548.

Jugadas de Bolsa.

Producen acciones y obligaciones exigibles ante los Tribunales; sus clases; art. 75.

Juicio.

Juicio verbal sobre contratación en las ferias; art. 84.

Junta de acreedores.

Forma de su celebración y acuerdos; requisitos para la validez del convenio, etc.; arts. 899 á 907.

Junta sindical.

Del Colegio de Agentes; tiene á su cargo el régimen interior de Bolsas; art. 73.

Habrà una al frente de cada Colegio, elegida por los colegiados; artículo 92.

Justificación de averías.

V. *Averías*.

Juzgados municipales.

Cuestiones mercantiles que deciden; art. 84.

V. *Jueces municipales*.

L**Labradores.**

No se reputan mercantiles las ventas que efectúen de sus cosechas; art. 326, núm. 2º.

Legalización de los libros comerciales.

Se hará por los Jueces municipales sin percibir derecho alguno; número 4º, Real orden de 29 de Diciembre de 1885; Apéndice V al tomo I. ®

Lenguas vivas extranjeras.

Deberán conocer dos los Intérpretes de buques; art. 412.

Letra de cambio.

Cómputo del tiempo; art. 60.

Son materia de contrato en Bolsa; art. 67, núm. 3º.

Responsabilidad y obligaciones de los Corredores de comercio que en ellas intervienen; art. 107.

Intervención.

- En la aceptación y pago de las letras de cambio; art. 544.
Responsabilidad y derechos del aceptante ó pagador por intervención; art. 542.
No excluye el afianzamiento; art. 543.
Puede pagarla el que no la aceptó con preferencia al que intervino; art. 544.
Acción del que interviene una letra perjudicada; art. 545.

Inventarios.

- Y balances (libro de); datos que deberá contener; art. 37.
De los capitales sociales; art. 168.
Del buque; deberá tenerlo á bordo el capitán; art. 642, núm. 4º.
Su influencia en la quiebra; art. 888, núm. 5º.
V. *Balance*.

Jefes.

- Gubernativos, económicos y militares; no pueden ejercer el comercio; art. 44.

Jueces.

- Y Magistrados; no pueden ejercer el comercio; art. 44.

Jueces municipales.

- Decidirán en juicio verbal las cuestiones sobre contratos celebrados en ferias, hasta 4.500 pesetas; art. 84; aplicación á estos juicios de los arts. 49 y 20 de los Aranceles judiciales; núm. 3º, Real orden de 29 de Diciembre de 1885; Apéndice V al tomo I.
Son los encargados de legalizar los libros comerciales sin percibir por ello ningún derecho; núm. 4º, Real orden de 29 de Diciembre de 1885; Apéndice V al tomo I.

Juegos.

- Pérdidas en el juego; su influencia en la calificación de la quiebra; art. 888, núms. 2º y 3º.

Juez competente.

- Para impedir el pago de los documentos al portador, robados, hurtados ó extraviados; art. 548.

Jugadas de Bolsa.

- Producen acciones y obligaciones exigibles ante los Tribunales; sus clases; art. 75.

Juicio.

- Juicio verbal sobre contratación en las ferias; art. 84.

Junta de acreedores.

- Forma de su celebración y acuerdos; requisitos para la validez del convenio, etc.; arts. 899 á 907.

Junta sindical.

- Del Colegio de Agentes; tiene á su cargo el régimen interior de Bolsas; art. 73.
Habrá una al frente de cada Colegio, elegida por los colegiados; artículo 92.

Justificación de averías.

- V. *Averías*.

Juzgados municipales.

- Cuestiones mercantiles que deciden; art. 84.
V. *Jueces municipales*.

L**Labradores.**

- No se reputan mercantiles las ventas que efectúen de sus cosechas; art. 326, núm. 2º.

Legalización de los libros comerciales.

- Se hará por los Jueces municipales sin percibir derecho alguno; número 4º, Real orden de 29 de Diciembre de 1885; Apéndice V al tomo I. ®

Lenguas vivas extranjeras.

- Deberán conocer dos los Intérpretes de buques; art. 412.

Letra de cambio.

- Cómputo del tiempo; art. 60.
Son materia de contrato en Bolsa; art. 67, núm. 3º.
Responsabilidad y obligaciones de los Corredores de comercio que en ellas intervienen; art. 107.

Sigue Letra de cambio.

Se reputa acto mercantil; art. 443.

Requisitos necesarios para que surta efecto en juicio; art. 444.

Responsabilidad por las cláusulas «valor en cuenta» y «valor entendido»; art. 445.

Diversos modos como puede girarse; art. 446.

Requisitos de las firmas puestas á nombre de otro; art. 447.

No puede negar el librador segundas y terceras; limitaciones; art. 448.

Puede darse en su defecto una copia; art. 449.

Cuando carece de algún requisito se reputa pagare; art. 450.

Términos á que pueden girarse; art. 451.

Cómo obliga cada uno de ellos; art. 452.

Uso de las letras según su procedencia; art. 453.

Deben satisfacerse el día que vencen antes de ponerse el sol; si fuere festivo, al siguiente; art. 454.

Obligaciones del librador; arts. 456 al 459.

Cuándo cesa su responsabilidad; art. 460.

Endoso de las letras; arts. 461 á 468.

V. *Endoso*.

Su presentación y aceptación, arts. 469 á 485.

V. *Presentación y aceptación*.

Aval y sus efectos; arts. 486 y 487.

V. *Aval*.

Del pago; arts. 486 á 504.

V. *Pago*.

Protestos; arts. 502 á 510.

V. *Protesto*.

Intervención en su aceptación y pago; arts. 511 á 515.

V. *Intervención*.

Acciones que competen al portador; arts. 516 á 526.

Recambio y resaca; arts. 527 á 530.

V. *Recambio*.

Su influencia en la quiebra; art. 980, núm. 44.

Devolución por el quebrado; art. 909, núms. 5º y 7º.

Prescripción de las acciones derivadas de la letra á los tres años del vencimiento; art. 950.

V. *Documentos*.

Letras perjudicadas.

Lo son las no presentadas á la aceptación ó pago y las no protestadas en tiempo; art. 469.

Cuándo no tiene efecto su caducidad; art. 525.

Librador de la letra de cambio.

Está obligado á hacer provisión de fondos; art. 456.

Cuándo se considera hecha la provisión; art. 457.

Son de su cuenta los gastos por no aceptación ó pago; art. 458.

Responde civilmente de sus resultas; art. 459.

Cuándo cesa su responsabilidad; art. 460.

Libranzas, vales y pagarés á la orden.

Requisitos que han de contener; art. 531.

Su semejanza en algunos casos con la letra de cambio; excepciones; art. 532.

Sus endosos se harán como en las letras; art. 533.

Libros de acciones.

Las nominativas y sus transferencias, se inscribirán en el que deberá llevar la Compañía; art. 462.

Las al portador en talonarios; art. 463.

Libros de comercio.

Los comerciantes llevarán necesariamente: el de inventarios y balances, el Diario, el mayor, copiadador ó copiadadores de cartas y telegramas y los que ordenen leyes especiales; art. 33.

Pueden también llevar los que estimen convenientes á su sistema de contabilidad; art. 34.

Pueden llevarlos por sí ó por personas autorizadas para ello; art. 35.

Su legalización por el Juez municipal; art. 36.

Es gratuita; Apéndice V al tomo I.

Forma de llevar los libros de inventarios, balances, Diario y mayor; arts. 37, 38 y 39.

Libro de actas de las Sociedades; art. 40.

Copiadador de cartas; art. 41.

Deberán llevarse con claridad y sin enmiendas; art. 43.

Se salvarán á continuación los errores ú omisiones que se adviertan; art. 44.

No puede investigarse si se llevan en forma legal; art. 45.

No puede decretarse su entrega ó reconocimiento; excepciones; artículo 46.

Cuándo puede decretarse; art. 47.

Reglas para graduar su fuerza probatoria; art. 48.

Deberán conservarse hasta cinco años después de la liquidación total; art. 49.

Su influencia en la quiebra; art. 889, núm. 4º, y 890, núms. 3º y 4º.

Libros de Corredores y Agentes.

Resuelven la divergencia entre los ejemplares de un contrato; art. 58.
Harán fe en juicio; llevarán un libro-registro legalizado; art. 93.
Se depositarán en el Registro mercantil en caso de inhabilitación, incapacidad ó suspensión del Agente; art. 99.

De los Agentes de Bolsa; art. 402.

De los Corredores de Comercio; art. 407.

De los Intérpretes de buques; art. 444.

Libros de navegación.

Cuaderno de bitácora; deberá llevarlo el piloto; art. 629.

Cuaderno de máquinas; deberá llevarlo el maquinista; art. 632.

Un ejemplar del Código oficial deberá llevarse á bordo; art. 642, número 2°.

El capitán llevará tres: el Diario de la navegación, el de contabilidad y el de cargamentos; art. 642, núm. 3°.

En el de contabilidad se anotarán las contratas de tripulantes y liquidaciones de sus salarios; art. 634.

De cuenta y razón; deberá llevarlo el sobrecargo; art. 649.

Libros del Registro mercantil.

De comerciantes y de Sociedades en todas las capitales de provincia; en algunos puntos de buques; art. 46.

Dónde han de abrirse por ahora los de buques; Apéndice IV al tomo I.

Libro indicador.

De las denuncias de robo, hurto y extravío de documentos y efectos al portador; deberá llevarlo la Junta Sindical del Colegio de Agentes; art. 56 del Reglamento de Bolsas; apéndice VI al tomo I.

Licencia marital.

V. *Autorización marital.*

Liquidación.

La de Compañía permite el examen de los libros de comercio; art. 46.

De las operaciones de Bolsa; art. 405.

De las Compañías mercantiles; arts. 227 á 229 y 234 á 238.

De las cuentas en participación; art. 243.

De averías.—V. *Averías.*

Liquidadores.

Sus deberes bajo pena de destitución; arts. 230 á 232.

Recurso contra sus acuerdos; art. 233.

Locura.

V. *Demencia.*

Lonjas ó casas de contratación.

Pueden establecerse por el Gobierno ó por Sociedades mercantiles; art. 81.

Lugares y casas de contratación.

Bolsas de Comercio; arts. 64 á 80.

Ferías; arts. 82 á 84.

Almacenes ó tiendas; arts. 85 á 87.

V. *Almacenes, Bolsas y Tiendas.*

M**Magistrados.**

V. *Jueces y.*

Mala fe.

En la pretensión de disolución de las Compañías colectivas ó comanditarias; sus efectos; art. 224.

Anula el contrato de seguro; art. 384.

Mancebos de comercio.

Les son aplicables las disposiciones sobre factores; art. 293.

Sus derechos, obligaciones y responsabilidad; arts. 294 á 299.

Causas especiales para poder ser despedidos por su principal; art. 300.

Causas porque ellos pueden despedirse de sus principales; art. 301.

Regla cuando la duración del empeño no estuviere determinada; artículo 302.

Mandato.

Mandatarios de las Compañías anónimas: lo son sus administradores; art. 156.

Apoderados de comerciantes; sus diversas clases, deberes y obligaciones; arts. 284 á 302.

Mandatarios para librar, aceptar ó endosar letras; arts. 444, núm. 8°, y 447.

No es preciso para pagar las letras por intervención; art. 511.

V. *Comisión y Poderes.*

Mandatos de pago.

V. *Cheques.*

Máquinas de vapor.

Se entienden siempre comprendidas en la venta del buque; art. 576.

V. *Buques.*

Maquinistas navales.

Reglas á que están sujetos; art. 632.

Marca.

De efectos negociables por cuenta ajena: no puede alterarlas el comisionista; art. 267.

No pueden los comisionistas tener con una misma efectos de distintos dueños; art. 268.

Marcas de fábrica.

Se inscribirán en la hoja de cada comerciante del Registro mercantil; art. 21, núm. 12.

Marina mercante.

V. *Buques.*

Marineros.

V. *Hombres de mar.*

Masa social.

Limitación para su división y entrega á los socios; art. 235.

Matricula de comerciantes.

Los navieros deberán estar inscritos; art. 595.

V. *Registro mercantil.*

Matrimonio.

V. *Autorización marital.*

Menores é incapacitados.

Pueden ejercer el comercio por medio de sus guardadores; art. 5º.

Mercaderías.

Su contratación en Bolsa; arts. 67 y 77.

De ilícito comercio; el capitán y fletante responden de los perjuicios que causen; art. 682.

Meses.

Se computan según el Calendario Gregoriano; art. 60.

Metales preciosos.

Su contratación en Bolsa; art. 67.

Sigue Metales preciosos.

Están excluidos del seguro contra incendios, á no haber pacto expreso en contrario; art. 387.

Minas.

V. *Compañías.*

Ministerio fiscal.

Sus individuos no pueden ejercer el comercio; art. 14.

Su intervención en las denuncias por robo, hurto ó extravío de efectos al portador; art. 551.

Su intervención en la quiebra; arts. 895 y 897.

Minuta.

Deberán los corredores entregar firmada una á cada contratante, dentro del día en que se hizo el contrato; art. 408.

Moneda.

Su contratación en Bolsa; arts. 67 y 77.

No es reivindicable; art. 86.

Depósito de numerario; art. 307.

Préstamo en dinero; art. 312.

Cómo puede asegurarse contra incendios; art. 387.

En cuál debe pagarse la letra de cambio; art. 489.

Morosidad.

Cuándo comienzan sus efectos; art. 63.

Del comisionista; abonará interés legal; art. 263.

Muerte.

La de uno de los socios colectivos disuelve la Sociedad; art. 222.

V. *Defunciones.*

Muestras.

Venta sobre ellas; art. 327.

Mujer casada.

Requisitos que necesita para ejercer el comercio; arts. 6º á 13.

Inscripción en el Registro de su dote y parafernales, á petición propia ó de su pariente, si la omitió el marido; art. 28.

Multas.

Las impuestas á los factores se realizarán en los bienes de su principal; derecho de éste; art. 289.

Mutuo.

V. *Préstamo.*

N

Nafragios.

- Obligaciones del capitán en estos casos; arts. 642, núms. 44 y 45.
 Extingue los derechos de la tripulación y naviero; art. 643.
 Cuando existe contrato á la gruesa; art. 734.
 Cuando concurren éste y el seguro marítimo; art. 735.
 El asegurador indemnizará los daños que origine; art. 735.
 Es uno de los casos en que puede hacerse abandono de las cosas aseguradas; art. 789.
 Obligaciones del asegurado cuando ocurra; art. 791.
 Los daños que cause son de cuenta de los dueños; art. 840.
 Responsabilidad del capitán cuando ocurriere por su malicia, descuido ó impericia; art. 841.
 Responsabilidad á que están afectos los objetos salvados; art. 842.
 Reglas cuando ocurra navegando en conserva; art. 843.
 El capitán con los objetos salvados seguirá al puerto de destino; artículo 844.
 Gastos y fletes del salvamento; art. 845.
 V. *Protestas*.

Navegación.

- A flete común ó al tercio; art. 643.
 V. *Abordajes, Naufragios, etc.*

Naves.

- V. *Buques*.

Navieros.

- Y gente de mar; prescripciones á que están sujetos; art. 574.
 Responden civilmente de los actos del capitán; art. 586; y de sus faltas en la custodia del cargamento; se eximen por abandono; artículo 587.
 No responden de las obligaciones que excedan las atribuciones del capitán; art. 588.
 Compañía presunta entre los navieros coparticipes; art. 589; sus reglas; arts. 590 á 596.—V. *Condominio*.
 Tienen preferencia para el fletamento; art. 593.
 Deben tener aptitud para comerciar; art. 595.

Sigue Navieros.

- Puede ser capitán del buque; condiciones; art. 596.
 Elige el capitán y contrata en nombre de los propietarios; art. 597.
 Cuando necesita autorización del propietario; art. 598.
 Cuando debe rendir cuentas el naviero gestor; art. 599; su aprobación; art. 600; reparto de beneficios; acción ejecutiva contra él; artículo 604.
 Indemnizará al capitán de los gastos de viaje; art. 602.
 Podrá despedir al capitán y tripulación, antes de emprender el viaje; sueldos que ha de pagar, según las contrataciones hechas; artículos 603 á 605.
 Regla para despedir al capitán naviero; art. 606; para cuándo lo es por pacto expreso en acta social; art. 607.
 Por la venta del buque caducan todos los contratos entre él y el capitán; art. 608.
 No puede imponer al capitán ningún tripulante que rechace; art. 610.

Negociación.

- De valores y efectos robados, hurtados y extraviados; es nula la hecha después de los anuncios; art. 560.

Notarios.

- Tienen este carácter los Agentes colegiados; art. 93.
 Retendrán las letras protestadas hasta la puesta del sol del día del protesto; art. 506.

Noticias.

- Contrato de seguro marítimo sobre buenas ó malas; art. 785.

Notificación.

- A los libradores y endosantes de las letras protestadas; su omisión les exime de responsabilidad; art. 547.
 A los denunciadores por robo, hurto ó extravío de documentos; artículo 549.

Novación.

- Del contrato de transportes; art. 360.
 De los seguros; art. 384.

O

Obligaciones.

Su emisión por las Compañías; serán nominativas ó al portador; artículos 176, 186, 187 y 190.—V. *Bancos de emisión*.

Hipotecarias; arts. 204, 207 y 208.—V. *Banco Hipotecario y Banco de crédito territorial*.

Cómo pueden asegurarse; art. 387.

Obligaciones mercantiles.

Cuándo son exigibles; art. 62.—V. *Contratos*.

Obras públicas.

V. *Compañías y Ferrocarriles*.

Obreros.

V. *Artesanos*.

Oficiales y tripulación de los buques.

Artículos 626 á 648.—V. *Hombres de mar, Capitanes, Contramaestres y Pilotos*.

Operaciones de Bolsa.

Artículos 74 á 80.—V. *Bolsas*.

P

Pacotilla.

De los sobrecargos; art. 651.

Pactos sociales.

Artículos 449, 454, 464 y 465.—V. *Contratos*.

Pagador.

V. *Letra de cambio*.

Pagarés.

Cómputo del tiempo; art. 60.

Son materia de contrato en Bolsa; art. 67.

Sigue Pagarés.

De prestatarios de Bancos agrícolas; artículos 244 y 245.

Lo es la letra deficiente; art. 450.

A la orden; artículos 534 á 533.

Su devolución por el quebrado; artículo 909, números 5º y 7º.

Prescripción de las acciones á los tres años de su vencimiento; artículo 950.—V. *Comisionista y Documentos mercantiles*.

Pago de las letras de cambio.

Deberá hacerse el día de su vencimiento; art. 488.

En la moneda que se designe ó equivalente; art. 489.

Responsabilidad por el efectuado antes del vencimiento; art. 490.

De letra vencida al portador, se presume válido; art. 491.

El que le solicita debe identificar su persona; art. 492.

No puede obligarse al portador á que lo acepte antes del vencimiento; art. 493; ni á recibir parte del importe; art. 494.

El de letras aceptadas se hará sobre el ejemplar que contenga la aceptación; art. 495; no puede compelerse al aceptante á hacerle sobre otro ejemplar; art. 946.

Cuándo podrá hacerse el de las no aceptadas; art. 947.

Obligación del pagador en caso de pérdida de una letra; art. 948.

Cuando hubiere sido girada en el extranjero ó Ultramar; art. 949.

Los pagos á cuenta disminuyen la responsabilidad del librador y endosantes; art. 504.

Pagos.

V. *Suspensión de*.

Parafernales.

V. *Bienes y Dote*.

Pasaje.

Regla cuando no se hubiere convenido el precio; art. 693.

Cuando el pasajero no llegare á bordo á tiempo; art. 694.

No puede transmitirse si es nominativo; art. 695.

Regla en caso de fallecimiento del pasajero antes de emprender el viaje; art. 696; para caso de suspensión del viaje; art. 697; de interrupción del viaje; art. 698.

Derecho del capitán en caso de rescisión; art. 699.

Los pasajeros se sujetarán en el orden y policía á bordo á las prescripciones del capitán; art. 700.

No puede cambiarse la ruta por conveniencia de los pasajeros; artículo 704.

Sigue Pasaje.

Se supone comprendida en el pasaje la manutención; art. 702.

El pasajero se reputa cargador de sus efectos á bordo; art. 703.

Para cobrar el precio del pasaje podrá retener el capitán los efectos del pasajero; art. 704.

Obligaciones del capitán en caso de fallecimiento de un pasajero; artículo 705.

Las acciones para su cobro prescriben á los seis meses de llegar el pasajero á su destino; art. 954.

Pasajeros.

No forman parte de la dotación del buque; art. 648.—V. *Pasaje*.

Pasivo.

V. *Inventario y Quiebra*.

Patentes.

De invención; se anotarán en la hoja de inscripción del comerciante en el Registro mercantil; art. 24, núm. 42.

Real ó de navegación; deberá tenerla á bordo el capitán antes de emprender el viaje; art. 642, núm. 4º.

Patria potestad.

V. *Capacidad y Menores*.

Patrones de buques.

Su aptitud y capacidad, derechos, deberes, etc.; artículos 609 á 625.

V. *Capitanes*.

Pena capital.

No se comprende en el seguro la muerte ocurrida por imposición de esta pena; art. 423.

Penas.

De indemnización en los contratos; art. 56.

Peritos.

Para valuar capitales sociales; art. 472.

Para el reconocimiento de mercancías averiadas; art. 367.

Para valuar los daños causados por el incendio; arts. 406 y 407.

Para apreciar la participación social del capitán en la nave; artículo 606.

Permutas mercantiles.

Se regirán por las mismas reglas que las compraventas, en cuanto les sean aplicables; art. 346.

Pertrechos.

Se entienden siempre comprendidos en la venta del buque; art. 576.

V. *Buques*.

Pilotos.

Sus requisitos, derechos, obligaciones y funciones; arts. 626 á 631.

V. *Capitanes*.

Plazos.

V. *Términos*.

Poderes

A gerentes, factores, etc.; se inscribirán en la hoja del comerciante en el Registro mercantil; art. 24, núm. 6º.

Los no inscritos no perjudican á tercero; art. 29.

Pólizas.

De los Agentes de comercio; art. 403.

De los seguros:

Requisitos que han de contener; art. 383.

Las novaciones ó modificaciones se harán constar en ellas; artículo 384.

Es la ley del contrato; art. 385.

Requisitos de la de seguros sobre la vida; art. 417; cuándo serán endosables; art. 430; cuándo produce acción ejecutiva; art. 434.

Requisitos de las de seguros de transporte; art. 433.

Forma y requisitos de las de seguros marítimos; arts. 737 y 738; autorizadas por Agentes consulares; art. 739; puede comprender una misma el seguro del buque y el de la carga; art. 740; las á la orden son endosables; art. 742.

Forma y requisitos de las del contrato de fletamento; art. 652; cuándo la suplirá el conocimiento; art. 653; las intervenidas por Corredor hacen plena fe en juicio; art. 654; si no consta en ella el plazo de carga se seguirá el uso del puerto; art. 656.

Forma y requisitos que han de contener las del contrato á la gruesa; arts. 720 y 724.

Portador.

V. *Letra de cambio*.

Porteador.

V. *Transporte*.

Portes.

Prescripción de las acciones para cobrarlos á los seis meses de la entrega; art. 951.

V. *Carta de porte.*

Poseción.

Por la de buena fe por tres años, con justo título registrado, puede adquirirse la propiedad de los buques; art. 573.

Prácticos.

Cuándo debe pedirlos el capitán á costa del buque; art. 612, núm. 6º.

Prelación de créditos.

V. *Créditos y Quiebra.*

Premio.

El de comisión debe abonarlo el comitente, salvo pacto en contrario; art. 277.

Prenda.

El buque está afecto á los derechos de la tripulación; art. 646.

Del cargamento al pago del flete; artículos 665, 667 y 678.

Sobre los efectos salvados del naufragio; art. 942.

Acreedores pignoratícios; artículos 948 y 941.

V. *Préstamos.*

Presas.

V. *Apresamiento.*

Prescripción.

De acciones:

Los términos son fatales; art. 942.

Las no expresadas se regirán por el derecho común; art. 943.

Se interrumpe por la interpelación judicial si se vence en juicio; artículo 944.

En caso de guerra, epidemia, etc., puede el Gobierno suspender la acción de los plazos señalados; art. 955.

Es de treinta días para la del comprador contra el vendedor; art. 342.

Es de ocho días la obligación especial de los efectos para el pago de portes; art. 375.

Es de tres años contra los Agentes de comercio; art. 945.

Es de seis meses la de la acción real contra la fianza de los Agentes; artículo 946.

Es de tres años la del socio contra la Sociedad y viceversa; es de cinco años la del socio contra la Sociedad para el cobro de cupones ó dividendos; art. 947.

Sigue Prescripción.

Es de cuatro la de las Sociedades contra los socios gerentes y administradores; art. 949.

Son de tres años las procedentes de letras de cambio y demás documentos de cambio y giro; art. 950.

Es de seis meses la del porteador para el cobro de portes; art. 951.

Son de un año las nacidas de servicios, obras, provisiones, etc., sobre entrega del cargamento por gastos de venta judicial del buque; artículo 952.

Es de dos años la proveniente de abordaje; art. 953.

Es de tres años la que nace del préstamo á la gruesa y seguro marítimo; art. 954.

La propiedad de los buques: á los tres años de posesión de buena fe y título inscrito; art. 573.

Del contrato de seguro; art. 781, núm. 7º.

Del derecho de conducir á su destino las mercancías aseguradas; artículos 793, 797 y 798.—V. *Almacenes.*

Presentación de la letra de cambio.

V. *Letra de cambio.*

Préstamo.

Mercantil; sus requisitos y consecuencias jurídicas; artículos 344 al 349.

Con garantía de efectos ó valores públicos; artículos 320 al 324.

Cómputo del tiempo; art. 60.

No pueden hacerlos las Compañías con garantía de sus propias acciones; art. 467.

No puede contratarlo el comisionista; art. 270.

De los Bancos de crédito territorial; arts. 200 al 205, 209 y 210.—V. *Bancos.*

Á la gruesa; artículos 443, 580, núm. 9º; 583, 644, núm. 4º; 647, 621 y 749 á 736.

Cuándo se descuenta del seguro; art. 751; reglas aplicables á éste; artículo 764; incompatibilidad con el mismo; art. 781.

Prescripción de acciones; art. 954.

Fraudulentos; art. 884, núm. 4º.

Hipotecarios; art. 447.

Prima.

Del seguro; artículos 388, 389 y 403.

Propiedad.

Adquisición de la de los buques por prescripción; art. 573.—V. *Prescripción.*

Industrial; art. 21, núm. 12.

Propietarios.

De buques y navieros; artículos 586 á 608.—V. *Navieros.*

Prorrogación de las Compañías.

No se entiende tácita; ha de hacerse en nuevo contrato; art. 223.

Protestas.

En caso de naufragio; art. 612, núm. 15.

En caso de temporal, daño y avería en la carga; art. 624.

Del piloto que se opone al cambio de rumbo; art. 630.

Ha de presentarse á las veinticuatro horas en caso de abordaje para que exista la acción de indemnización; art. 835.

Cuándo no perjudica su falta; art. 836.

En caso de naufragio navegando en conserva; art. 843.

Protesto.

De las letras de cambio; arts. 460, 481, 494, 496 y 502 á 510.—

V. *Letra de cambio.*

No pueden protestarse las cartas de crédito; art. 569.

Provisión de fondos.

Al librado; art. 456 á 460 y 547.—V. *Letra de cambio.*

Para el pago de cheques; art. 536.

Prueba.

Que hacen los libros de comercio; art. 48.

De los contratos mercantiles; artículos 54 y 89.

Que hacen las pólizas de los Agentes de comercio; art. 403.

De las cuentas en participación; art. 240.

Del contrato de transporte; art. 354.

De los efectos asegurados; art. 390.

Que hace la declaración del capitán de un buque; art. 624.

Que hace el libro del capitán; art. 634.

Que hace la póliza del fletamento; art. 654.

Que hacen los conocimientos; artículos 709 y 710.

De la pérdida de los efectos objeto de préstamo á la gruesa asegurados; artículos 734 y 799.

Publicidad.

Del Registro mercantil; art. 30.

Q

Quebrados.

Los no rehabilitados no pueden comerciar; art. 43.—V. *Quiebra.*

Quiebra.

Autoriza para examinar los libros de comercio; art. 46.

Los Agentes de comercio no pueden negociar por cuenta de los quebrados; art. 96.

Disuelve las Compañías; art. 221, núm. 3º, y 222, núm. 3º.

Sus efectos en cuanto á la comisión mercantil; art. 251.

De los aseguradores de efectos dados en comisión; art. 274.

La del asegurado no anula el seguro sobre la vida; art. 429.

Del pagador de la letra de cambio; art. 493.

No exime de protesta; arts. 502, 510 y 518.

Sus efectos respecto al seguro marítimo; art. 787.

Por falta de pago de obligaciones vencidas; art. 874.

Disposiciones generales; arts. 874 á 885.

Sus clases y cómplices en ellas; arts. 886 á 897.

Convenio entre los acreedores y el quebrado; arts. 898 y 907.—

V. *Convenio.*

Derechos y graduación de los acreedores; arts. 908 á 949.—V. *Créditos.*

Rehabilitación del quebrado; arts. 920 á 922.

De las Sociedades mercantiles; arts. 923 á 929.

De las empresas de ferrocarriles y demás obras públicas; arts. 930 á 944.

R

Razón social.

En las Compañías colectivas; art. 426.

Cuándo no obligan los actos aunque se ejecuten en su nombre; artículo 428.

No pueden los socios emplear la firma social para negocios por cuenta propia; art. 435.

Sigue Razón social.

En las Compañías en comandita; arts. 146 y 147.

En las Compañías anónimas; arts. 151 y 152.

Recambio y resaca.

Partidas que ha de contener la cuenta; art. 527.

Se ajustarán al uso de la plaza; art. 528.

No puede hacerse más que una; art. 529.

Desde cuándo debe percibir su portador interés legal; art. 530.

Reconocimiento.

De libros de comercio; arts. 45 á 47.

De buques; art. 612, núm. 4º.

De créditos.—V. *Créditos y Quiebra*.

De firma.—V. *Acción ejecutiva*.

Recibos del cargamento.

Cuándo quedan cancelados; art. 717.

Rédito.

V. *Interés*.

Registrador mercantil.

Se proveerá este cargo por oposición; art. 32.

Desempeñarán sus funciones por ahora los Registradores de la propiedad en la Península; art. 2º, Real decreto de 24 de Diciembre de 1855; Apéndice III al tomo I, y en Cuba y Puerto Rico; art. 2º del Real decreto de 12 de Febrero de 1855; Apéndice VIII al tomo I.

Registro mercantil.

Inscripción de la licencia marital; arts. 6º y 8º.

Libros de que consta, su carácter, objeto y documentos inscribibles; arts. 16 á 32.

Actas de cotización; art. 80.

Depósito de los libros de los Agentes; art. 99.

Anotación de las escrituras de Sociedad; art. 119.

Inscripción de obligaciones sociales; arts. 176 y 186.

Inscripción de la rescisión de Compañías; art. 220.

Inscripción de la disolución de éstas; art. 226.

Inscripción de la adquisición de buques; arts. 573 y 578.

Inscripción de los préstamos á la gruesa; art. 580, núm. 9º, y 720.

Inscripción de las obligaciones contraídas por los buques; art. 612, núm. 9º.

Reglamento interino para su organización en la Península; Apéndice III al tomo I; en Cuba y Puerto Rico; Apéndice VIII al tomo I.

Registro de transportes.

Los comisionistas tienen obligación de llevarle; art. 378.

Registro de la propiedad.

Inscripción de obligaciones hipotecarias; art. 186.

Rehabilitación del quebrado.

No pueden obtenerla los quebrados fraudulentos; art. 920.

Cómo puede obtenerse; art. 921.

Con ella terminan las interdicciones legales; art. 922.

Reivindicación.

No es reivindicable la moneda, etc.; art. 86.

De efectos públicos al portador; arts. 324 y 543.

Remisión de créditos

Cuándo tiene lugar en virtud de convenio con los acreedores; artículo 905.

Rentas vitalicias.

Compañías de; art. 147.—V. *Compañías*.

Represalias.

Los aseguradores están obligados á indemnizar los daños que causen; art. 755, núm. 13.

Resaca.

V. *Recambio*.

Rescate.

Del buque prisionero; art. 814, núm. 1º.

Rescisión.

Del contrato de comisión; art. 280.

Del de Compañía; arts. 218 á 220.

De la compraventa; arts. 328 á 332 y 344.

Del seguro; arts. 389, 392, 401, 414 y 431.—V. *Seguros*.

Del fletamento; arts. 688 á 692.—V. *Fletamento*.

Resguardos.

De depósitos; arts. 67, 194 y 195.

Respetos.

Se entienden siempre comprendidos en la venta del buque; art. 576.

V. *Buques*.

Responsabilidad.

De los socios colectivos; art. 127.

Del capitán por los delitos de los tripulantes; art. 618.

Restitución «in integrum».

No tiene lugar á favor de los menores representados en las Sociedades mercantiles; art. 234.

No cabe en los términos fijados en el Código, que son fatales; artículo 942.

Retracto de buques.

Tienen derecho de tanteo y retracto los partícipes en la propiedad por nueve días; art. 575.

Caso en que también puede ejercitarse este derecho; art. 592.

Retroacción.

V. *Quiebras*.

Reventa no mercantil.

La que haga el no comerciante del resto de los acopios para su consumo; art. 326, núm. 4º.

Revolución.

Interrumpe los plazos legales; art. 955.

Reuniones en Bolsa.

El Reglamento determinará las horas; art. 73.

Días y horas de su celebración en la Península; arts. 23 y 24 del Reglamento interino para la organización y régimen de las Bolsas de Comercio de 31 de Diciembre de 1885. Apéndice VI al tomo I.

Días y horas de su celebración en Cuba y Puerto Rico; arts. 23 y 24 del Reglamento interino de 16 de Abril de 1886. Apéndice II al tomo II.

Riesgos de mar.

Obligación de los aseguradores de indemnizar los daños que causen; art. 755.

Cuáles tienen este concepto; sus clases, etc.; arts. 806 á 845.—V. *Avencías*, *Préstamo á la gruesa* y *Seguros marítimos*.

Robo, hurto y extravío.

De documentos mercantiles; arts. 547 á 566.

V. *Efectos al portador*.

Por capitanes y tripulantes; art. 605.

Rol de la tripulación.

Deberá tenerlo á bordo el capitán antes de emprender el viaje; artículo 612, núm. 1º.

S

Salarios.

Devengados en la conservación de buques; art. 580, núm. 4º.

De la tripulación: no se puede prestar sobre ellos; art. 725.

V. *Sueldos*.

Salvamento.

V. *Naufragio*.

Saneamiento.

V. *Evicción*.

Sanidad.

En caso de epidemia antes del viaje, puede la tripulación rescindir sus contratos; art. 647.

En caso de epidemia pueden suspenderse los términos mercantiles; art. 955.

Saqueo de buques.

Obligación del asegurador de indemnizar los daños que ocasione; art. 755, núm. 9º.

Secreto.

Que deben guardar los Agentes de comercio; art. 95.

Seguros.

Contrato de seguros en general; arts. 380 á 385.

De géneros dados en comisión; art. 274.

De transporte terrestre; arts. 432 á 437.

Marítimos; forma de este contrato; arts. 737 á 742.

Cosas que pueden ser aseguradas y en evaluación; arts. 743 á 754; obligaciones entre el asegurador y el asegurado; arts. 755 á 780; casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato; arts. 781 á 788; abandono de cosas aseguradas; arts. 789 á 803; concurrencia del préstamo á la gruesa y el seguro; art. 735; prescripción de acciones; art. 954.

Contra incendios; arts. 386 á 415.

Sobre la vida; arts. 416 á 431.

Mutuos; art. 424.

De buques; art. 598.

Seguros.

- Intervención de los intérpretes de navíos; art. 113.
 Su contratación en Bolsa; art. 67.
 Los Agentes no pueden ser aseguradores; art. 96.
 Negociación por los Corredores de comercio; art. 107.
 Varias clases de seguros; art. 438.
 Compañías aseguradoras; art. 117.

Sindicos

V. *Quiebra*.

Sobrecargos.

Su aptitud, derecho y obligaciones; arts. 649 y 651.
 V. *Capitanes*.

Sobreestadias.

V. *Estadias*.

Sociedad conyugal.

V. *Bienes*.

Sociedades.

V. *Compañías*.

Sociedades agrícolas.

Reglas especiales para estas Compañías; arts. 212 á 217.
 V. *Bancos agrícolas*.

Sociedades cooperativas.

No se reputan mercantiles; excepciones; art. 124.
 V. *Compañías*.

Sociedades mercantiles.

Qué actos y acuerdos de éstas deben ser inscritos en el Registro mercantil; art. 25.
 V. *Compañías y Registro mercantil*.

Socios.

V. *Accionistas y Compañías*.

Subasta.

De efectos depositados; art. 197.
 De buques; arts. 579, 582, 584 y 592.

Sucesión universal.

Permite el examen de los libros de comercio; art. 46.

Sucursales.

Las de las Compañías deben inscribirse en una hoja del Registro mercantil; art. 21, núm. 4º.

Sueldos.

Los debidos al capitán tienen preferencia en la venta judicial del buque; art. 580, núm. 6º.
 Reglas para regularlos en caso de ser despedidos; arts. 603 y 604.
 Casos en que los abonados por detención ó embargo del buque son averías simples; art. 809, núm. 4º.
 Casos en que son averías gruesas; art. 811, núm. 10.

Suicidio.

No cabe en el seguro la muerte ocasionada por su medio; art. 423.

Suspensión de pagos.

Cuándo puede declararse este estado; arts. 870 y 871.
 Obligación del comerciante de hacer proposición de convenio en los diez días; art. 872.
 Caso en que se deseche ó no llegue á aprobarse por falta de votos; artículo 873.
 De Compañías y Empresas de ferrocarriles y demás obras públicas; arts. 930 á 937.

T

Talones de Bancos y Sociedades.

Disposiciones que les son aplicables; art. 543.
 Prescripción de acciones; art. 950.

Tanteo.

En la venta de buques lo tienen los copartícipes; arts. 575 y 592.
 V. *Retracto*.

Telegramas.

V. *Correspondencia*.

Temeridad.

La muerte causada por temeridad no cabe en el seguro; art. 424.

Tenedor de la letra de cambio.

V. *Portador y Letra de cambio*.

Seguros.

- Intervención de los intérpretes de navíos; art. 113.
 Su contratación en Bolsa; art. 67.
 Los Agentes no pueden ser aseguradores; art. 96.
 Negociación por los Corredores de comercio; art. 107.
 Varias clases de seguros; art. 438.
 Compañías aseguradoras; art. 117.

Sindicos

V. *Quiebra*.

Sobrecargos.

Su aptitud, derecho y obligaciones; arts. 649 y 651.
 V. *Capitanes*.

Sobreestadias.

V. *Estadias*.

Sociedad conyugal.

V. *Bienes*.

Sociedades.

V. *Compañías*.

Sociedades agrícolas.

Reglas especiales para estas Compañías; arts. 212 á 217.
 V. *Bancos agrícolas*.

Sociedades cooperativas.

No se reputan mercantiles; excepciones; art. 124.
 V. *Compañías*.

Sociedades mercantiles.

Qué actos y acuerdos de éstas deben ser inscritos en el Registro mercantil; art. 25.
 V. *Compañías y Registro mercantil*.

Socios.

V. *Accionistas y Compañías*.

Subasta.

De efectos depositados; art. 197.
 De buques; arts. 579, 582, 584 y 592.

Sucesión universal.

Permite el examen de los libros de comercio; art. 46.

Sucursales.

Las de las Compañías deben inscribirse en una hoja del Registro mercantil; art. 21, núm. 4º.

Sueldos.

Los debidos al capitán tienen preferencia en la venta judicial del buque; art. 580, núm. 6º.
 Reglas para regularlos en caso de ser despedidos; arts. 603 y 604.
 Casos en que los abonados por detención ó embargo del buque son averías simples; art. 809, núm. 4º.
 Casos en que son averías gruesas; art. 811, núm. 10.

Suicidio.

No cabe en el seguro la muerte ocasionada por su medio; art. 423.

Suspensión de pagos.

Cuándo puede declararse este estado; arts. 870 y 871.
 Obligación del comerciante de hacer proposición de convenio en los diez días; art. 872.
 Caso en que se deseche ó no llegue á aprobarse por falta de votos; artículo 873.
 De Compañías y Empresas de ferrocarriles y demás obras públicas; arts. 930 á 937.

Talones de Bancos y Sociedades.

Disposiciones que les son aplicables; art. 543.
 Prescripción de acciones; art. 950.

Tanteo.

En la venta de buques lo tienen los copartícipes; arts. 575 y 592.
 V. *Retracto*.

Telegramas.

V. *Correspondencia*.

Temeridad.

La muerte causada por temeridad no cabe en el seguro; art. 424.

Tenedor de la letra de cambio.

V. *Portador y Letra de cambio*.

Tenedores de libros.

No pueden serlo los Agentes de comercio; art. 96.

Terceros.

Beneficios que les otorga el Registro mercantil; arts. 24 á 26 y 29.

Términos.

Cómputos de días, meses y años; arts. 60, 61 y 942.

Cuándo son exigibles las obligaciones mercantiles; art. 62.

Y vencimientos de las letras de cambio; arts. 451 y 455.

Su suspensión; art. 955.

Testigos.

Su solo dicho no basta para probar los contratos mercantiles, etc.; art. 51.

Tiendas.

V. *Almacenes*.

Tomador.

V. *Letra de cambio*.

Trabajo personal.

Los acreedores por él tienen preferencia en caso de quiebra; art. 943.

Estos créditos deben comprenderse en el primer grupo para los efectos del convenio; art. 932.

En las quiebras de Compañías; art. 941.

Tradicición.

Basta para transmitir los efectos al portador; art. 545.

Traducción.

De documentos extranjeros; arts. 443 y 444.

V. *Agentes é Intérpretes*.

Tranvías.

V. *Compañías*.

Transferencias.

Y fusiones de las Compañías de obras públicas; arts. 188 y 189.

De créditos no endosables; arts. 347 y 348.

Transportes.

Contratación en Bolsa de las cartas de porte; art. 67.

De efectos dados en comisión; art. 275.

Terrestres; arts. 349 á 379.

Seguro de transporte; arts. 432 á 437.

V. *Fletamento y Seguros*.

Tripulación.

Pago de su sueldo; art. 580, núm. 6°.

Su ajuste; arts. 610, 634 á 648.

V. *Hombres de mar y Oficiales*.

U

Usos.

En las letras de cambio; arts. 451 y 453.

V. *Costumbre y Protesto*.

Usufructo.

Devolución de los bienes usufructuados por el quebrado; art. 909, núm. 3°.

V

Vales á la orden.

Requisitos que ha de contener; art. 531.

Obligaciones que producen; art. 532

Cómo han de extenderse los endosos; art. 533.—V. *Libranzas y Pagares*.

Valor recibido, en cuenta ó entendido.

Debe expresarse en la letra su clase; art. 444, núm. 5°.

Responsabilidad que entraña cada una de estas cláusulas; art. 445.

Se entiende como recibido el endoso en blanco; art. 465.

Valores y efectos públicos.

Cuáles merecen este concepto; art. 68.

Cuáles no pueden incluirse en la cotización; art. 72.—V. *Efectos y Documentos*.

Valores industriales y mercantiles.

Son materia de contrato en Bolsa; art. 67.

Su negociación por medio de Agente; art. 77.

Los Agentes responden de los denunciados que vendan; art. 404.

Varada de buques.

El asegurador está obligado á indemnizar los daños que ocasione; artículo 755.

Vencimiento de las letras de cambio.

V. *Letras de cambio.*

Vencimiento de los contratos.

Origina en su caso la morosidad; art. 63.

Venta.

V. *Compraventa.*

Venta de buques.

V. *Buques.*

Viajeros.

Transporte de; art. 352.—V. *Pasaje y Transporte.*

Viajes.

La muerte ocurrida en los hechos fuera de Europa, no cabe en el seguro; art. 424.

No puede ordenarlos el naviero; art. 598.

Causas de su revocación; artículos 640 y 647.

Cortos; art. 798.

Vida.

V. *Seguros.*

Viveres.

No se consideran comprendidos en la venta del buque; art. 576.—

V. *Buques.*

TABLA DE CONCORDANCIAS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

FIN DEL REPERTORIO ALFABÉTICO.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Varada de buques.

El asegurador está obligado á indemnizar los daños que ocasione; artículo 755.

Vencimiento de las letras de cambio.

V. *Letras de cambio.*

Vencimiento de los contratos.

Origina en su caso la morosidad; art. 63.

Venta.

V. *Compraventa.*

Venta de buques.

V. *Buques.*

Viajeros.

Transporte de; art. 352.—V. *Pasaje y Transporte.*

Viajes.

La muerte ocurrida en los hechos fuera de Europa, no cabe en el seguro; art. 424.

No puede ordenarlos el naviero; art. 598.

Causas de su revocación; artículos 640 y 647.

Cortos; art. 798.

Vida.

V. *Seguros.*

Viveres.

No se consideran comprendidos en la venta del buque; art. 576.—

V. *Buques.*

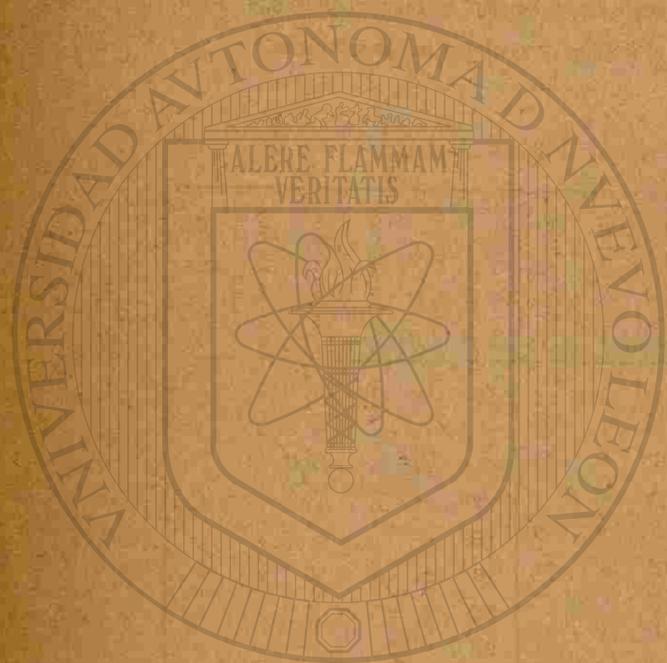
TABLA DE CONCORDANCIAS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

FIN DEL REPERTORIO ALFABÉTICO.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLA DE CONCORDANCIAS

del Código español vigente con el español de 1829, el alemán, el belga,
el francés y el italiano, y sus leyes complementarias.

NÚMERO DE LOS ARTÍCULOS CONCORDANTES (1).

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
1	4 ^o	4 ^o	4 ^o	4 ^o	8	16	11	12	»	»	»
2	47	271	2 ^o	»	4		12	»	»	»	»
			3 ^o	»	3		22	»	»	»	»
3	47	»	»	»	»	17	25	»	»	»	»
4	4 ^o	»	4 ^o	2 ^o	9	18	»	»	»	»	»
5	»	»	7 ^o	»	12	19	24	»	»	»	»
			8 ^o	»	»	20	»	»	»	»	»
6	5 ^o	7 ^o	9 ^o	4 ^o	13	21	»	»	»	»	»
7	»	7 ^o	»	»	13	22	»	»	»	»	»
8	»	7 ^o	9 ^o	»	15	23	22	»	»	»	»
9	»	»	»	»	15		25	»	»	»	»
10	6 ^o	»	10	5 ^o	14	24	28	»	»	»	»
	7 ^o	»	11	»	»	25	»	»	»	»	»
11	»	»	»	»	»	26	»	»	»	»	»
12	5 ^o	»	»	»	»	27	27	»	»	»	»
13	9 ^o	»	»	»	»	28	»	»	»	»	»
14	8 ^o	»	»	»	»	29	»	»	»	»	»
15	18	»	»	»	»	30	31	»	»	»	»
	19	»	»	»	»						
	20	»	»	»	»						

(1) En las concordancias puestas á continuación del articulado del Código, aparecen, por errata de imprenta, equivocados algunos guarismos de las cifras; pero en la presente Tabla se han corregido todas ellas.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
31	»	»	»	»	»	54	243	231	»	»	36
32	»	»	»	»	»	55	242	»	»	»	»
33	32	28	16	8°	21	56	245	»	»	»	»
34	48	»	18	11	23	57	247	»	»	»	»
35	47	»	»	»	»	58	251	»	»	»	»
36	40	»	»	»	»	59	252	»	»	»	»
37	36	29	47	9°	22	60	256	»	»	»	»
38	33	»	»	»	»	61	259	»	»	»	»
	35	»	»	»	»	62	260	236	»	»	58
39	34	»	»	»	»	63	260	»	»	»	»
40	»	»	»	»	»		264	»	»	»	»
41	57	»	»	»	»	64	»	61	71	»	»
	58	»	»	»	»	65	1° a	»	»	»	»
42	56	»	»	»	»	66	»	»	»	»	»
43	44	32	49	»	25	67	1° b	»	»	72	»
44	43	»	»	»	»	68	»	»	»	»	»
45	49	»	»	»	»	69	3°	»	»	72	»
46	50	37	21	14	28	70	»	»	»	»	»
47	53	»	»	»	»	71	4°	»	»	»	»
48	53	»	»	»	»	72	»	»	»	»	»
					50	73	44	»	»	»	»
					51	74	»	»	»	»	»
49	55	233	19	14	26	75	15	»	»	»	»
50	234	»	»	»	»	76	18	»	»	»	»
51	235	25	»	»	44	77	19	»	»	»	»
	262	»	»	»	»	78	31	»	»	»	»
52	236	»	»	»	»	79	31	»	»	»	»
53	246	»	»	»	»						

a Del Real decreto de 12 de Enero de 1869.

b De la ley provisional de 8 de Febrero de 1854.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	
80	85	»	63	»	»	96	99	»	»	»	»	
	88	»	»	»	»		100	»	»	»	»	
81	»	»	»	»	»		101	»	»	»	»	
82	»	»	»	»	»		103	»	»	»	»	
83	»	»	»	»	»		104	»	»	»	»	
84	»	»	»	»	»		106	»	»	»	»	
85	»	»	»	»	»		107	»	»	»	»	
86	»	»	»	»	»	97	»	»	»	»	»	
87	»	»	»	»	»	98	»	»	»	»	»	
88	62	»	»	74	»	99	»	»	»	»	»	
89	1° a	»	»	»	»	100	»	»	»	76	»	
	3°	»	»	»	»	101	»	»	»	»	»	
90	3°	»	»	75	»	102	»	»	»	»	»	
91	»	»	»	»	»	103	73	»	»	»	»	
92	»	»	»	»	»	104	»	»	»	»	»	
93	56 b	71	65	84	»	105	»	»	63	72	»	
	57	72	66	»	»	106	83	»	68	»	29	
	58	»	»	»	»		88	»	»	»	»	
	59	»	»	»	»		89	»	»	»	»	
94	41	»	»	74	»	107	91	72	65	84	33	
	42	»	»	»	»		92	»	»	»	»	
95	49	»	»	»	»		93	»	»	»	»	
							94	»	»	»	»	
							108	97	73	»	33	
							109	98	»	»	»	
							110	»	»	84	»	
							111	115	»	62	72	»

a Del Decreto de 30 de Noviembre de 1869.

b De la ley provisional de 8 de Febrero de 1854.

Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
112	»	»	»	»	»	130	»	400	»	»	»
113	»	»	»	80	»	131	»	99	»	»	»
114	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»
115	»	»	»	»	»	132	»	400	»	»	»
116	264	»	»	»	»	»	»	404	»	»	»
117	»	85	4 ^o a	48	»	133	»	405	»	»	»
118	»	»	»	»	»	134	»	»	»	»	»
119	284	475	4 ^o	39	87	135	»	96	»	»	440
	286	476	9 ^o	42	90	»	»	97	»	»	412
	287	209	10	46	»	136	»	96	»	»	440
	289	210	12	»	»	137	»	»	»	»	»
	290	»	»	»	»	138	»	»	»	»	»
120	»	89	»	»	»	139	»	95	»	»	411
121	»	»	»	»	»	140	»	107	»	»	»
122	265	85	15	49	»	»	»	109	»	»	»
	266	150	16	20	76	141	»	»	»	»	»
	275	207	17	23	77	142	»	93	»	»	409
	276	»	18	29	»	143	»	98	»	»	»
			26	»	»	144	»	95	»	»	»
			27	»	»	»	»	97	»	»	»
123	»	»	»	»	»	145	»	451	7 ^o	»	8
124	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	89
125	»	86	7 ^o	»	88	146	»	»	»	43	205
126	»	»	26	21	105	147	»	458	19	25	444
				22	»	»	»	468	»	27	»
127	»	442	17	22	106	»	»	»	»	28	»
128	»	445	»	»	440	148	»	458	21	26	447
129	»	402	»	»	»	»	»	465	22	27	448

a De la ley sobre Sociedades de 18 de Mayo de 1873.

Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
149	»	»	»	»	»	165	»	215	»	»	434
150	»	460	»	38	»	166	»	245	»	»	»
151	»	209 a	»	40	89	167	»	245	»	»	»
				43	»	168	»	»	»	»	»
				44	»	169	»	»	»	»	»
152	»	»	27	29	»	170	300	184	»	»	»
			28	30	»	»	»	249	»	»	»
153	»	249	42	33	»	171	303	484	»	»	»
154	279	»	»	»	»	172	304	»	»	»	»
155	277	227	43	»	439	173	340	»	63	»	479
		228	44	»	»	174	296	»	»	»	»
			45	»	»	175	4 ^o c	»	»	»	»
156	277	231	44	»	447	176	4 ^o	»	»	»	»
			51	»	452	177	»	»	»	»	»
			52	»	»	178	»	»	»	»	»
157	»	»	65	»	408	179	6 ^o b	»	»	»	»
158	309	224	»	»	»	180	2 ^o d	»	»	»	»
159	»	»	»	»	»	181	6 ^o b	»	»	»	»
160	275	207	35	»	»	182	20 c	»	»	»	»
161	5 ^o b	207	35	34	464	183	21	»	»	»	»
			35	»	»	184	»	»	»	»	»
162	282	»	36	36	469	185	»	»	»	»	»
			37	»	»	186	»	»	»	»	»
163	»	»	»	»	»	187	»	»	»	»	»
164	283	»	»	»	466	188	»	»	»	»	»
				468	»	189	»	»	»	»	»

a De la ley de Sociedades de 18 de Julio de 1884.

b De la ley de 19 de Octubre de 1869.

c De la ley de 28 de Enero de 1858.

d Del decreto de 19 de Marzo de 1874.

Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
190	»	»	»	»	»	214	»	»	»	»	»
191	»	»	»	»	»	215	»	»	»	»	»
192	4 ^o a	»	»	»	»	216	»	»	»	»	»
	5 ^o	»	»	»	»	217	»	»	»	»	»
193	»	»	»	»	»	218	326	125	»	»	»
194	1 ^o b	»	»	»	»	219	327	132	»	»	»
195	2 ^o	»	»	»	»	220	328	129	»	»	»
196	3 ^o	»	»	»	»	221	329	123	71	»	189
197	2 ^o	»	»	»	»		330	»	72	»	»
	3 ^o	»	»	»	»	222	229	123	»	»	191
198	4 ^o	»	»	»	»		230	»	»	»	»
199	»	»	»	»	»	223	331	»	»	»	190
200	3 ^o c	»	»	»	»	224	333	125	»	»	»
201	1 ^o d	»	»	»	»	225	334	130	»	»	»
202	4 ^o e	»	»	»	»	226	335	129	»	»	»
203	»	»	»	»	»	227	336	133	»	»	197
204	»	»	»	»	»	228	337	136	114	»	203
205	21	»	»	»	»			137	»	»	»
206	6 ^o	»	»	»	»	229	338	133	113	»	197
207	6 ^o	»	»	»	»	230	340	»	120	»	200
208	»	»	»	»	»		341	»	121	»	»
209	»	»	»	»	»	231	342	»	119	»	205
210	»	»	»	»	»	232	343	14	118	»	204
211	»	»	»	»	»	233	344	»	»	»	»
212	»	»	»	»	»	234	346	»	»	»	»
213	»	»	»	»	»	235	347	142	118	»	201

a De la ley de 12 de Noviembre de 1869.

b De la ley de 9 de Julio de 1862.

c Del decreto de 5 de Enero de 1869.

d Del decreto de 24 de Julio de 1875.

Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
236	350	»	»	»	»	258	132	363	1991	1991	383
237	352	»	»	»	»			364	1992	1992	»
238	»	144	120	»	»	259	133	»	»	»	»
			121	»	»	260	134	361	»	»	353
239	354	»	109	47	233						357
240	355	266	140	48	237	261	136	»	»	»	»
				49	238	262	»	»	»	»	»
				50	»	263	139	361	1993	1993	»
241	356	251	108	»	»		142	»	»	»	»
242	357	256	235	»	»	264	141	»	»	»	358
243	358	265	»	»	»	265	149	365	»	»	352
244	»	»	»	»	»	266	146	367	»	»	354
245	116	»	12	94	380		147	»	»	»	»
246	119	360	»	»	»		148	»	»	»	»
247	119	360	1998 a	1998	»	267	161	»	»	»	»
248	120	367	2007	2007	351		152	»	»	»	»
		121	»	»	»	268	164	»	»	»	»
249	123	»	1985	1985	357	269	151	365	»	»	352
250	124	»	»	»	360	270	154	369	»	»	384
251	»	»	»	»	»	271	156	»	»	»	385
252	126	»	»	»	»	272	158	»	»	»	387
253	»	»	1998	1998	»	273	159	»	»	»	»
254	127	»	»	»	»	274	168	367	»	»	»
255	128	»	»	»	356	275	»	»	»	»	»
		129	»	»	»	276	169	376	»	95	362
256	130	362	1992	1992	358		170	»	»	»	»
257	131	»	»	»	»	277	137	361	1986	1986	349

a Del Código civil francés y belga (Código Napoleón).

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
278	138	371	1999	1999	360	301	»	61	»	»	»
			2000	2000	362			62	»	»	»
			2001	2001	»	302	496	61	»	»	»
279	143	377	2004	2004	»	303	404	»	»	»	»
280	144	»	2010	2010	366	304	405	»	»	»	»
	145	»	»	»	»	305	»	»	»	»	»
281	»	44	»	»	367	306	407	»	»	»	»
		58	»	»	»	307	409	»	»	»	»
282	173	»	»	»	»	308	410	»	»	»	»
	174	»	»	»	»	309	»	»	»	»	»
283	»	47	»	»	»	310	411	»	»	»	»
284	176	44	»	»	374	311	387	»	»	»	»
285	177	52	»	»	368	312	392	»	1902	1902	»
286	178	»	»	»	»		393	»	»	»	»
287	178	»	»	»	371	313	390	»	1900	1900	»
288	180	56	»	»	372	314	394	»	»	»	»
289	183	»	»	»	»	315	»	»	»	»	»
290	184	54	»	»	»	316	388	»	1907	1907	»
291	185	»	2008	2008	»		389	»	»	»	»
292	188	58	»	»	»		397	»	»	»	»
293	191	58	»	»	»	317	401	»	»	»	»
294	192	50	»	»	379	318	403	»	»	»	»
295	194	»	»	»	»	319	»	»	»	»	»
296	195	53	»	»	»	320	32 ^a	»	»	»	»
297	200	»	»	»	375		33	»	»	»	»
298	202	»	»	»	375	321	34	»	»	»	»
299	197	»	»	»	»	322	38	»	»	»	»
300	199	63	»	»	»	323	37	»	»	»	»

^a De la ley provisional de 8 de Febrero de 1854.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
324	»	»	»	»	»	351	»	»	»	»	»
325	359	»	»	»	»	352	»	»	»	»	»
326	360	»	»	»	»	353	205	405	104	104	»
327	362	340	»	»	»		207	408	105	105	»
328	361	339	1588	1588	»	354	206	»	»	»	»
329	363	355	»	»	64	355	110 ^a	395	»	»	400
330	364	»	»	»	»	356	118	»	»	»	404
331	365	»	»	»	»	357	112	»	406	406	»
332	365	»	»	»	68		144	»	»	»	»
333	366	»	»	»	»	358	227	394	»	»	397
334	367	»	1585	1585	67			397	»	»	403
335	368	»	»	»	»	359	225	380	»	»	394
336	370	349	»	»	70						395
337	372	»	»	»	»	360	223	402	»	»	396
338	373	354	»	»	»	361	208	395	98	98	400
339	374	»	»	»	»				100	100	401
340	376	»	»	»	»						404
341	375	»	»	»	»	362	213	380	»	»	400
342	371	349	»	»	70		214	395	»	»	401
343	379	»	»	»	»			396	»	»	»
344	378	»	»	»	»	363	209	395	»	»	405
345	380	»	»	»	»			396	»	»	»
346	386	»	»	»	»	364	216	395	»	»	405
347	»	»	»	»	»			396	»	»	»
348	384	»	1693	1694	»	365	215	»	»	»	405
349	203	379	96	96	388	366	249	408	»	»	445
350	204	391	101	101	389	367	»	407	106	106	443
			102	102	390	368	221	405	»	»	407

^a Del Reglamento de 8 de Julio de 1859.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
369	222	407	106	106	413	390	»	»	»	»	»
370	226	398	»	»	403	391	»	»	»	»	432
		399	»	»	»	392	»	»	»	»	432
371	»	»	»	»	»	393	»	»	»	»	»
372	210	396	»	»	405	394	»	»	»	»	»
	211	»	»	»	»	395	»	»	»	»	»
373	»	401	»	»	398	396	»	»	49	»	441
		»	»	»	399				33	»	442
374	230	405	»	»	412				34	»	»
		406	»	»	»	397	»	»	»	»	»
		382	»	»	»	398	»	»	44	»	426
375	228	410	»	»	412	399	»	»	42	»	426
376	»	382	»	»	»	400	»	»	42	»	424
377	220	»	»	»	»				43	»	425
378	233	»	96	96	»				44	»	427
379	232	»	»	»	»	401	»	»	49	»	433
380	»	»	»	»	»	402	»	»	»	»	»
381	»	»	9 ^o	»	428	403	»	»	23	»	»
		10	»	»	429	404	»	»	47	»	»
		11	»	»	430	405	»	»	»	»	»
382	418	»	25	»	420	406	»	»	20	»	444
383	420	»	27	332	420				36	»	»
384	»	»	»	»	»	407	»	»	»	»	»
385	»	»	2 ^o	»	»	408	»	»	21	»	»
386	»	»	33	»	441	409	»	»	»	»	»
387	»	»	»	»	»	410	»	»	»	»	»
388	»	»	»	»	»	411	»	»	36	»	»
389	»	»	»	»	»	412	»	»	»	»	»

^a De la ley de 11 de Junio de 1874.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
413	»	»	22	»	»	441	443	»	»	»	»
414	»	»	»	»	»	442	445	»	»	»	»
415	»	»	»	»	»	443	»	»	»	»	»
416	»	»	»	»	449	444	426	4 ^o ^a	4 ^o ^b	110	254
417	»	»	»	»	»	445	428	»	»	»	»
418	»	»	»	»	»	446	430	6 ^o	4 ^o	141	255
419	»	»	44	»	449		431	»	»	»	»
420	»	»	»	»	»		432	»	»	»	»
421	»	»	44	»	»	447	435	»	»	»	»
422	»	»	»	»	»	448	436	66	»	»	277
423	»	»	44	»	450			67	»	»	278
424	»	»	»	»	»	449	437	70	»	»	281
425	»	»	»	»	»	450	438	7 ^o	»	142	254
426	»	»	»	»	»	451	439	4 ^o	20	129	252
427	»	»	»	»	»	452	440	30	24	150	283
428	»	»	43	»	453		441	31	22	151	284
429	»	»	»	»	»		442	32	23	»	285
430	»	»	42	»	»			33	24	»	286
431	»	»	»	»	»			34	25	»	289
432	417	»	»	»	»			35	»	»	»
433	420	»	»	»	»	453	443	»	»	432	»
434	»	»	»	»	»	454	444	32	23	»	»
435	423	»	»	»	447	455	447	33	25	135	288
436	424	»	»	»	»						289
437	425	»	»	»	»	456	448	»	»	4 ^o	145
438	»	»	4 ^o	»	447		449	»	»	»	»
439	412	»	»	»	»	457	450	»	5 ^o	146	»
440	413	»	»	»	»	458	451	»	»	»	»

^a De la ley general del cambio.

^b De la ley de 20 de Mayo de 1872.

Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
459	452	8°	»	»	»	481	464	»	»	120	»
460	453	»	64	170	»	»	465	»	»	»	»
»	454	»	»	»	»	482	488	»	»	168	»
461	466	9°	26	136	256	483	489	»	59	168	289
462	467	»	»	137	»	»	490	»	»	»	»
463	468	»	»	138	»	484	»	36	17	»	269
464	470	»	29	139	»	485	492	»	»	»	»
465	»	12	27	»	258	486	475	»	31	141	274
466	»	9°	»	»	259	487	477	»	32	142	275
467	473	14	»	140	»	»	478	»	»	»	»
»	»	15	»	169	»	488	»	»	»	»	288
468	»	»	»	»	»	489	494	37	33	143	293
469	489	»	»	»	»	490	495	»	34	144	294
470	480	»	»	160	»	491	496	»	»	145	»
471	»	»	»	»	»	492	499	36	»	»	287
472	483	»	»	160	»	493	500	»	36	146	294
473	484	»	»	»	»	»	501	»	»	»	»
474	485	»	»	»	»	494	502	»	»	156	»
475	486	»	»	»	»	495	503	»	38	148	»
476	»	»	»	»	»	496	»	»	41	»	»
477	455	24	42	122	»	»	»	»	42	»	»
»	456	»	»	»	»	497	505	»	»	»	»
»	457	»	»	»	»	»	506	»	»	»	»
478	458	24	13	123	264	498	507	68	44	152	»
»	460	»	16	»	265	»	»	69	45	153	»
»	464	»	»	»	»	499	508	73	42	»	»
479	459	22	15	124	266	»	»	»	45	»	»
»	»	»	»	»	292	500	509	»	44	154	»
480	462	23	11	147	268	501	540	»	46	156	»
»	463	»	»	124	»	»	»	»	»	»	»

Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1889.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
502	514	41	»	163	»	518	537	»	»	»	»
»	523	»	»	»	»	»	538	»	»	»	»
»	524	»	»	»	»	519	539	»	»	»	»
503	»	»	»	»	»	»	540	»	»	»	»
504	512	87	1°	173	303	520	542	»	»	»	»
»	513	88	3°	174	305	521	543	»	»	»	323
»	514	»	»	»	»	»	544	»	»	»	»
»	517	»	»	»	»	522	»	»	»	»	»
505	515	91	2°	»	304	523	545	»	»	»	»
506	521	»	»	»	»	524	546	»	»	»	»
507	519	87	8°	»	»	525	»	»	»	»	»
508	520	»	»	»	»	526	548	»	»	184	»
509	522	»	»	175	307	527	549	»	72	178	340
510	525	»	»	163	»	»	550	»	76	180	341
511	526	56	17	158	269	»	551	»	»	181	349
»	527	62	49	159	270	»	552	»	»	»	»
»	533	»	50	»	272	528	553	»	74	»	342
»	»	»	»	»	299	529	554	»	77	182	»
512	528	60	18	159	271	»	555	»	78	183	»
»	531	64	49	»	273	530	556	»	80	185	»
»	»	63	50	»	300	531	563	96	84	188	333
»	»	»	»	»	301	»	»	97	»	»	334
513	529	»	49	»	»	532	558	98	83	183	335
514	530	»	»	159	»	»	570	»	»	»	»
515	532	»	»	159	»	533	564	98	83	»	»
516	534	»	»	164	312	534	»	»	1°	»	339
»	535	»	»	»	»	535	»	»	2°	»	340
517	536	»	»	170	»	536	»	»	»	»	»

a De la ley de 10 de Julio de 1877.

b De la ley de 20 de Junio de 1873.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
537	»	»	4°	»	342	564	»	»	»	»	»
					343	565	»	»	»	»	»
538	»	»	»	»	»	566	»	»	»	»	»
539	»	»	»	»	»	567	572	»	»	»	»
540	»	»	»	»	»	568	573	»	»	»	»
541	»	»	»	»	»		574	»	»	»	»
542	»	»	3°	»	341	569	575	»	»	»	»
543	»	»	»	»	»		576	»	»	»	»
544	»	»	»	»	»	570	»	»	»	»	»
545	»	»	»	»	»	571	578	»	»	»	»
546	»	»	»	»	»	572	»	»	»	»	»
547	»	»	»	»	»	573	585	432	1°	195	480
548	»	»	»	»	»		586	439	2°	430	483
549	»	»	»	»	»		587	440	»	»	490
550	»	»	»	»	»						948
551	»	»	»	»	»	574	588	»	»	»	484
552	»	»	»	»	»	575	612	470	»	»	»
553	»	»	»	»	»	576	594	440	»	»	480
554	»	»	»	»	»		443	»	»	»	»
555	»	»	»	»	»	577	595	444	»	»	541
556	»	»	»	»	»	578	»	499	27	237	483
557	»	»	»	»	»						543
558	»	»	»	»	»	579	593	»	»	237	»
559	»	»	»	»	»		608	»	»	»	»
560	»	»	»	»	»	580	596	557	4°	194	675
561	»	»	»	»	»			770	5°	192	677
562	»	»	»	»	»	581	597	773	4°	494	669
563	»	»	»	»	»					244	»

α De la ley de 21 de Agosto de 1879.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
582	600	767	6°	193	678	596	620	»	»	»	»
	604	»	»	»	679	597	649	»	»	220	»
					680	598	»	»	»	»	»
583	»	»	24	234	509	599	»	466	»	»	»
584	602	446	197	197	879	600	»	466	»	»	»
	603	»	245	245	884			469	»	»	»
					882	601	»	469	»	»	»
585	645	»	4°	490	480	602	625	»	»	334	»
				495	»	603	626	545	8°	218	494
586	621	450	7°	216	494	604	627	546	62	452	542
		454	10	»	»			548	64	270	546
		452	»	»	»					272	»
		453	»	»	»	605	628	547	»	»	»
587	622	454	7°	216	494	606	629	522	9°	249	494
		452	»	224	»	607	630	458	»	»	»
588	623	»	»	»	»	608	633	»	»	»	544
589	»	456	14	220	495	609	634	527	»	»	»
		457	»	»	»			635	»	»	»
		458	»	»	»			637	»	»	»
590	»	467	7°	216	492	610	638	484	»	223	499
		468	»	»	»			639	496	»	232
591	»	467	23	233	507			640	72 ^a	»	234
592	»	468	44	220	495			641	79	»	»
		473	»	»	»			642	»	»	»
593	»	»	»	»	»			643	»	»	»
594	»	459	10	»	»	611	644	496	24	233	509
595	646	»	»	»	»			503	»	234	»
	647	»	»	»	»						

α De la ley sobre los hombres de mar.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
612	646	480	15	224	500	618	676	478	12	221	496
	647	481	16	225	502		679	479	13	222	505
		482	»	226	503		629	482	19	228	496
	648	483	17	227	504		680	483	20	230	»
		484	»	229	511		678	504	»	»	»
	649	485	18	244	516		683	»	»	»	»
	650	486	31	245	517	619	681	»	»	»	»
	651	487	32	246	518	620	682	497	21	230	496
	652	488	33	247	519		686	498	»	»	»
		490	34	»	520			502	»	»	»
		494	35	»	»	621	684	511	26	233	542
		503	»	»	»			»	»	236	»
		504	36	»	»	622	»	505	»	»	533
		526	37	»	»	623	669	»	»	»	»
		52 ^a	38	»	»	624	670	490	32	413	516
		108	»	»	»		652	491	35	249	517
613	656	514	29	239	545		664	492	33	241	518
			30	240	»			493	34	212	519
614	657	521	28	238	544			494	36	247	520
615	658	483	»	»	»				37	248	»
616	653	507	39	249	508	625	672	»	»	»	»
617	662	509	24	234	509		674	»	»	»	»
		671	506	26	236	442	626	687	»	»	»
		497	»	»	»		627	689	»	»	»
			»	»	»		628	»	»	»	»
			»	»	»		629	692	486	»	»
			»	»	»			487	»	»	»

^a De la ley sobre los hombres de mar.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
630	691	»	»	»	»	640	712	57	49	253	530
631	693	»	»	»	»				50	»	531
632	696	»	»	»	»	641	713	57	49	254	530
	697	»	»	»	»				58	50	»
633	694	»	»	»	»	642	715	69	53	257	534
634	699	40 ^a	47	223	521				55	»	»
		12	»	250	522	643	716	56	54	258	535
		24	»	»	523		717	»	55	259	536
		39	»	»	526				56	260	»
635	700	54	»	526	»					261	»
	701	26	»	»	»	644	718	48	57	262	537
	702	28	»	»	»		719	49	58	263	538
636	703	54	»	»	524				50	59	264
637	704	57	62	252	542	645	720	51	60	265	539
	705	58	»	270	»		721	52	61	266	540
	706	59	»	»	»					267	»
		60	»	»	»					268	»
		71	»	»	»	646	722	68	4	194	675
		103	»	»	»				63	271	»
638	707	36	48	252	528	647	»	61	»	»	541
	708	51	51	255	529			62	»	»	»
	709	56	52	256	532			63	»	»	»
	710	58	55	»	533			64	»	»	»
		59	»	»	534			65	»	»	»
		60	»	»	»			66	»	»	»
		63	»	»	»	648	»	3	»	»	524
639	711	57	48	253	530	649	723	»	»	»	»
		58	49	»	»		725	»	»	»	»

^a De la ley sobre los hombres de mar.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
699	»	671	432	»	»	721	844	684	457	344	590
700	»	666	423	»	»	722	845	685	462	343	592
701	»	»	»	»	»	»	»	687	»	344	670
702	»	»	424	»	588	723	846	»	»	»	»
703	»	673	422	»	589	724	847	680	457	345	593
»	»	674	»	»	»	»	848	684	»	320	480
704	»	675	424	»	589	»	»	684	»	»	»
705	»	676	425	»	»	725	824	680	458	348	593
706	799	644	40	281	555	»	»	»	»	349	»
»	»	645	»	»	»	726	823	»	»	346	594
»	»	646	»	»	»	»	»	»	»	347	»
707	800	644	41	282	556	727	824	»	»	»	»
708	802	649	44	»	670	728	825	684	456	324	595
»	»	»	»	»	555	»	826	»	22 ^a	322	507
709	»	653	42	283	558	»	»	»	23	333	»
710	801	»	43	284	559	»	»	»	25	334	»
711	803	»	»	»	»	729	»	699	»	»	597
712	804	664	»	»	»	730	829	774	459	323	669
713	805	»	»	»	»	»	830	772	»	»	»
714	806	»	»	»	»	731	831	694	464	324	582
715	»	647	44	»	»	»	832	693	»	325	588
716	»	648	44	»	557	»	»	694	»	326	598
»	»	651	»	»	»	»	»	»	»	»	599
717	»	644	»	»	»	»	»	»	»	»	600
718	811	652	46	285	560	732	834	694	467	330	603
719	»	680	»	»	»	733	835	»	»	328	604
720	812	683	456	311	590	734	836	»	465	327	599
»	813	684	»	342	594	735	837	»	»	334	599

^a De la ley de 21 de Agosto de 1879.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	
736	831	668	164	»	596	753	858	»	170	338	643	
737	»	788	25 ^a	332	»	»	»	»	174	»	»	
738	841	788	27	332	605	754	859	803	20	339	620	
»	»	»	»	335	420	»	860	»	»	340	»	
739	842	»	»	»	»	755	861	824	178	350	645	
740	844	794	26	333	606	»	»	»	»	»	434	
»	»	845	798	»	»	756	862	847	182	354	647	
741	846	821	»	337	605	»	863	848	483	352	648	
742	847	896	»	»	422	»	864	820	484	353	645	
»	»	»	»	»	604	»	»	825	18	»	623	
743	»	782	168	334	606	»	»	»	»	»	432	
»	»	783	»	»	»	757	866	»	486	356	620	
744	849	800	»	335	606	758	867	791	13	360	427	
»	»	»	»	»	609	»	»	796	»	»	608	
745	850	»	»	»	480	759	868	824	194	364	624	
746	»	»	»	»	»	»	869	»	»	»	»	
747	»	804	»	»	»	760	870	»	»	392	535	
»	»	802	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
748	»	»	»	»	612	761	874	827	172	344	641	
749	852	783	24	342	422	762	872	834	»	363	614	
»	»	793	»	»	604	763	874	832	495	364	623	
750	853	»	»	»	»	764	876	834	»	350	619	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	362	622	
751	854	»	»	»	»	765	877	822	206	374	626	
752	856	797	171	336	612	»	»	»	»	»	627	
»	»	857	»	188	357	428	766	878	»	174	344	628
»	»	»	»	189	358	»	767	879	»	173	343	610
»	»	»	»	44 ^a	»	»	768	880	»	»	»	»
»	»	»	»	20	»	»	»	»	»	»	»	»

^a De la ley de 21 de Agosto de 1879.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
769	882	886	214	383	627	786	898	789	"	"	430
	883	888	"	384	"	787	896	903	"	316	433
		889	"	"	"	788	897	"	"	"	"
770	"	892	"	382	627	789	922	862	201	369	632
771	"	876	"	"	632			865	202	"	"
772	"	876	"	"	"	790	923	876	222	389	632
773	"	444	"	632	"	791	"	823	224	381	624
774	"	839	"	"	"			874	"	"	544
775	"	844	"	"	624	792	924	"	223	390	634
		845	"	"	"		925	"	224	391	635
776	"	879	"	"	435			"	226	392	514
		880	"	"	"			"	227	392	"
		883	"	"	"	793	928	866	203	"	636
777	"	885	"	"	"			867	207	394	634
778	"	"	"	"	"			868	220	"	637
779	"	"	"	"	"				227	"	"
780	"	808	22	"	438	794	927	"	224	394	634
		809	"	"	"				227	"	"
781	885	784	168	347	607	795	929	865	220	387	636
		817	177	349	617			874	17	388	637
		818	182	351	614	796	915	832	218	386	639
		899	188	"	"			865	249	"	"
782	891	792	12	359	426	797	906	"	"	"	"
		900	"	"	227	798	908	865	203	375	633
					608		909	866	207	377	637
783	892	"	"	"	"	799	910	"	208	376	633
784	893	789	196	365	430	800	911	873	211	379	638
	894	"	"	366	"		919	"	212	380	"
785	895	"	"	367	"	801	917	"	220	395	644
				368	"		918	"	221	396	"

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
802	919	"	201	369	640	816	"	710	408	420	649
	920	"	"	374	"			734	409	"	"
				403	"	817	"	"	"	427	652
803	943	872	216	385	640	818	"	"	"	"	"
	944	"	"	"	"	819	968	"	"	"	"
804	902	868	200	370	637		969	"	"	"	"
	903	869	202	372	639	820	973	"	"	"	"
	904	870	203	373	"	821	970	"	"	"	"
805	"	885	213	385	640		971	"	"	"	"
			216	"	"	822	976	"	"	"	"
806	930	702	99	397	642		977	"	"	"	"
		703	"	"	"	823	"	"	"	"	"
807	932	703	"	406	642	824	"	"	"	"	"
	933	622	"	"	644	825	980	"	"	"	"
808	"	702	101	399	642		981	"	"	"	"
		703	"	"	"	826	"	736	288	407	661
809	935	703	402	403	646	827	"	737	228	407	662
		709	403	405	"			229	"	"	"
				407	"	828	"	737	"	407	622
810	934	703	404	404	647	829	"	736	228	407	660
811	936	702	402	400	643			230	"	"	663
		708	403	"	644	830	"	737	228	407	660
812	937	702	404	404	647	831	"	741	"	"	664
						832	"	738	"	"	"
813	938	485	416	410	657	833	"	739	"	"	"
	939	"	"	"	"	834	"	740	228	"	"
814	940	"	646	442	657	835	"	"	232	435	665
			647	443	658				436	"	"
			618	"	"	836	"	"	"	"	665
815	941	"	"	441	645	837	"	"	"	"	"

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
838	"	"	"	"	"	855	950	710	109	424	650
839	"	"	"	"	"						656
840	982	"	"	"	"	856	958	725	106	449	648
841	983	"	"	"	"		960	"	"	"	"
	984	"	"	"	"	857	"	730	"	"	"
842	"	"	"	"	674			731	"	"	"
					673	858	"	719	"	"	"
					675			720	"	"	"
843	"	"	"	"	"			721	"	"	"
844	"	"	"	"	"	859	"	838	"	"	"
845	"	"	"	"	"	860	943	705	111	423	654
846	"	711	400	414	658	861	944	726	112	424	654
		716	418	"	"	862	"	706	"	424	654
		729	"	"	"	863	951	722	115	429	653
847	"	"	"	"	"	864	960	722	"	425	"
848	"	849	"	408	"	865	"	"	119	"	658
849	"	"	"	"	"	866	"	730	"	"	"
850	"	706	"	"	"	867	"	733	"	"	"
		707	"	"	"	868	"	"	"	"	"
851	"	"	418	"	658	869	"	"	"	"	"
852	"	"	"	"	"	870	"	"	"	"	"
853	"	"	419	"	"	871	"	"	"	"	"
854	"	711	405	404	654	872	"	"	"	"	"
		712	407	402	655	873	"	"	"	"	"
		713	410	415	656	874	1004	"	437	437	683
		714	"	447	"	875	1016	"	442	440	684
		715	"	"	"	876	"	"	"	"	"
		716	"	"	"						
		717	"	"	"						
		723	"	"	"						

α De la ley de 18 de Abril de 1851 reformando el tit. III del Código de Comercio.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
877	1025	"	"	449	668	900	1455	"	543	520	834
	1027	"	"	"	"					508	"
878	1035	5 ^o	445	445	"	901	1453	469	512	519	835
879	1038	23	445	446	"	902	"	473	516	"	836
880	1039	23	445	443	707			174	517	"	"
	1040	25	"	444	"	903	1457	172	517	"	"
881	1044	24	444	444	709			173	"	"	"
			448	"	"	904	"	175	519	"	840
882	1042	25	"	447	708	905	"	"	"	"	"
883	1043	"	450	448	704	906	"	181	523	"	843
884	"	451	"	"	700	907	"	"	"	"	"
885	1034	"	"	"	"	908	1443	35	"	"	"
886	1002	"	"	439	"			36	"	"	"
887	1004	"	"	"	"	909	1444	35	553	574	780
888	1005	240	573	586	856			36	554	575	784
889	1006	"	574	586	857			37	555	576	782
890	1007	209	577	593	860			38	556	577	783
891	1008	"	"	594	"			40	557	"	784
892	1009	"	"	89	858			41	558	"	785
893	1010	"	578	"	"				559	"	786
894	1011	"	"	598	"				560	"	787
895	1437	"	"	"	"				537	"	802
896	"	"	"	"	"						803
897	"	"	"	"	"						804
898	1147	160	512	521	830	910	"	"	"	"	"
	1148	162	514	"	"	911	"	"	"	"	"
899	1449	169	512	"	833	912	"	39	547	"	"
	1454	168	526	"	"				548	"	"

α Del Código de las quiebras de 10 de Febrero de 1877.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
913	1115	» 542	»	»	»	931	3 ^o ^a	»	»	»	»
	1116	» 543	»	»	»	932	40	»	»	»	»
	1118	» 544	»	»	»	933	8 ^o	»	»	»	»
	1123	» 545	»	»	»	934	11	»	»	»	»
		» 546	»	»	»	935	»	»	»	»	»
914	»	»	»	»	»	936	»	»	»	»	»
915	»	» 548	»	»	777	937	»	»	»	»	»
916	»	»	»	»	»	938	»	»	»	»	»
917	1122	»	»	»	»	939	14	»	»	»	»
918	»	» 542	»	»	»	940	15	»	»	»	»
		» 543	»	»	»	941	»	»	»	»	»
		» 544	»	»	»	942	580	»	»	»	946
919	1120	» 551	»	»	775	943	581	»	»	»	»
		» 552	»	»	778	944	582	»	»	»	946
		»	»	»	779	945	»	»	»	»	922
920	1170	» 591	642	720	»	946	»	»	»	»	»
921	1172	341	586	604	715	947	»	146	127	»	172
922	1174	» 592	»	»	»						919
923	»	»	»	»	»	948	»	148	»	»	»
924	»	»	»	»	»	949	»	»	127	»	»
925	»	»	»	»	»	950	557	776	82	189	282
926	»	»	»	»	»		569	78	»	»	919
927	»	»	»	»	»			79	»	»	»
928	»	»	»	»	»			80	»	»	»
929	»	»	»	»	»	951	995	906	235	433	544
930	»	»	»	»	»			909	»	»	924

^a De la ley de 12 de Noviembre de 1869 sobre quiebras de las Compañías de ferrocarriles.

^b De la ley general del cambio de 1848.

Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.	Código español vigente.	Código español de 1829.	Código alemán.	Código belga.	Código francés.	Código italiano.
952	992	906	232	433	925	953	999	»	232	»	»
	993	907	233	435	926	954	997	909	235	»	924
	994	908	234	436	»			910	»	»	»
	996	909	236	»	»	955	»	»	»	»	»

FÍN DE LA TABLA DE CONCORDANCIAS.

