

APÉNDICE AL CAPÍTULO

Precedentes históricos de la institución de navegación á la parte.

I.—EL CÓDIGO DE LAS COSTUMBRES DE TORTOSA

66.—Antiguísima es la costumbre de navegar á la parte en Cataluña y de dividir la propiedad del buque en acciones. Según se desprende de las costumbres ó leyes navales ó marítimas contenidas en el Código de Tortosa, para la adquisición de cualquier nave solía constituirse previamente una Sociedad ó Compañía especial compuesta del empresario ó gerente ó naviero llamado (*Senyor del leyn*), *dominus navis*, y de varios accionistas que el naviero elegía libremente, á quienes se designa con el nombre de *perçoners*, *compannyons*, ó *personers*. En efecto: el buque se dividía en porciones (*parts*) ó acciones de interés (1). Así consta del libro de las «Costumbres de Tortosa», que al parecer es más antiguo que el libro del «Consulado de Mar.» En efecto, dice la obra del Sr. Bienvenido Oliver (2),

trega por... mota, que interesa en el viaje que emprendo con mi..., nombro..., con destino á..., obligándome á mi feliz regreso y concluido mi dicho viaje, á darle puntual cuenta y razón de su resultado, y hacerle entrega en dinero metálico de oro ó plata, y no papel amonedado, del referido capital de..., con aumento del beneficio ó deducción de la pérdida que resultare; arreglada de... todo lo que prometo cumplir, sujetándome, al efecto, al Real Tribunal de Comercio de la presente ciudad; y para que conste firmo el presente en Barcelona á... de... de...

(Firma del Capitán.)

(1) Véase *Historia del derecho en Cataluña, Mallorca y Valencia; Código de las costumbres de Tortosa*, por el Doctor D. Bienvenido Oliver; Madrid, 1879, página 251, tomo 3.º

(2) Obra citada, pág. 243, tomo citado.

«penetrando en el fondo de ambas compilaciones y cotejando la doctrina consignada en cada una, se observa que el Código de Tortosa contiene disposiciones sobre derecho marítimo de que no hace mención alguna el libro del Consulado.» A este número pertenecen la definición del mercader y del marinero, los derechos y obligaciones de los accionistas de un buque en caso de que éste se construyese mayor de lo convenido, etc.

El citado libro de las Costumbres (1) nos habla del carácter de naviero que tenía el gerente ó empresario, toda vez que bajo su nombre y responsabilidad solía correr en lo antiguo la expedición de una nave aparejada y equipada. Léanse en dichas Costumbres los derechos y deberes de los accionistas (2), la obligación de rendir las cuentas y darles la parte de beneficios, y sobre quién pesaba esta obligación (3), la facultad que competía á los accionistas para examinar las cuentas que presentaba el escribano de la nave (4) y para obligar en ciertos casos á los copartícipes á vender la nave en pública subasta, y se verá cómo las acciones en madera y el sistema de navegación con fondo expedicional son muy antiguos en Cataluña.

Bueno es recordar algunas de las costumbres tal como se exponen en la obra citada.

El naviero no podrá obligar á los accionistas á la venta del buque hasta después de verificado el primer viaje (5).

Terminado éste, deberá rendir cuentas á los accionistas y entregarles á cada uno la parte que les corresponda en las ganancias que hubiesen obtenido durante el mismo, no sólo de todo lo que le sobrare del flete después de pagada su retribución, el salario de la tripulación y las averías ó gastos del buque y mercancías, sino de los beneficios que hubiese reportado negociando aquel sobrante, ya en compra de mercancías, ya en préstamos á cambio, ya de cualquier otro modo (6).

Mas si concluido el primer viaje no regresare inmediata-

(1) Obra citada, pág. 252 de id.

(2) Véase Oliver, obra citada, páginas 253 y siguientes.

(3) Idem id., páginas 255 y siguientes.

(4) Idem id. pág. 262.

(5) Cost. 7.º, Rub., *Ite sunt consuetudines et usus maris*, libro 9.º

(6) Idem 42, id.

mente á Tortosa, sino que fletase de nuevo la nave, puede remitir dicho sobrante por otro buque á persona de la confianza de los accionistas, á riesgo y ventura de los mismos, ó si éstos no le facultasen para ello, negociar con dicho beneficio á su juicio y discreción, con buena fe y sin fraude, pero de cuenta y riesgo de los referidos accionistas.

En este último caso deberá, así que llegue á Tortosa con la nave, repartir entre los accionistas, según su respectiva parte, todo el beneficio que hubieran obtenido por los conceptos indicados, distribuyendo su importe entre aquéllos en proporción á su correspondiente interés, sin poder retener el naviero suma alguna por comisión (*sens quart diner*), administración, cobranza ni otro motivo alguno, pues que íntegramente debe distribuir la ganancia líquida entre los condueños ó accionistas (1).

67.—Según las costumbres de Tortosa, una vez constituida la Sociedad ó Compañía para la construcción del buque y antes de comenzar á practicarla, debe notificarse á los accionistas la clase del buque y su cabida, expresando las medidas del plano, de sentina, de manga y de quilla (2).

Durante la construcción, los accionistas pueden examinar las obras y exigir del maestro constructor cuantas explicaciones creyesen necesarias para asegurarse de las medidas del buque y de su buena construcción. Terminada ésta, y siendo el buque de la clase y cabida que el naviero había prometido, los accionistas vienen obligados á pagar la parte del precio que les corresponda, según el interés ó número de acciones que tuviesen en el buque. El naviero (*Senyor del leyn*) podrá exigir de los accionistas la entrega de la respectiva parte, y si alguno no quisiere ó no pudiere, tomará á préstamo la suma necesaria á riesgo del moroso, de tal suerte, que éste quede obligado con todos sus bienes á la devolución de la suma prestada y de los intereses ó réditos.

Igual obligación han de cumplir los accionistas en el caso de que el buque fuese de menos cabida que la prometida, por

(1) Cost. 42, par. 3.^a, Rub., *Iste sunt consuetudines et usus maris*, libro 9.^o
 (2) *Historia del derecho de Cataluña, Mallorca y Valencia*, por D. Bienvenido Oliver, tomo 3.^o, pág. 253.

el principio de que «el que promete lo más, está obligado á lo menos» (1).

El fundamento de los derechos concedidos al naviero para hacer efectiva de cada accionista la parte del precio del buque, consiste en que el naviero no hubiese comenzado ni contratado la construcción del mismo, á no haber contado con la fundada esperanza de que los accionistas le proporcionarían los fondos necesarios (2).

Otra cosa sucederá si el maestro carpintero hubiese construido un buque de mayor cabida que la estipulada y pactada con el naviero ó empresario. Mas en este caso distinguen *las Costum.*, si la culpa fué del naviero ó del maestro constructor, y cuál es la responsabilidad de los accionistas, según los casos (3).

Cada accionista puede vender la porción que tenga en el buque á su consocio sin licencia ni consentimiento de los otros; pero ninguno de ellos podrá venderla en pública subasta hasta que hubiese hecho el primer viaje (4).

II.—EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR

68.—La participación por acciones en los buques ya se halla regulada en este Código (5). En el libro de las Costumbres marítimas, los accionistas reciben el nombre de *personers*.

Al tratar del accionista que quiere vender la parte que tiene en la nave (6), dice Campmany: «Por esta misma razón no pueden los accionistas ponerla en venta con el patrón hasta que la nave haya hecho viaje. Verificado éste, se pueden negociar las partes del accionista al patrón y de éste al accionista. Pero éste debe dar al patrón la preferencia de tomar ó dejar, quien tendrá esta libertad, á menos que se hiciese pública subasta.»

(1) Cost. 5.^o, Rub., *Iste sunt consuetudines et usus maris quibus utuntur homines dertosensis*, libro 9.^o

(2) *Historia del derecho de Cataluña, etc.*, tomo 3.^o, pág. 254.

(3) *Idem de id.*

(4) Cost. 6.^o, par. 1.^o, Rub. *Iste sunt consuetudines et usus maris*, libro 9.^o

(5) Libro del Consulado de Mar, edición de Campmany, tit. 1.^o, capítulo 46.

(6) *Idem*, cap. 54.

Como se ve, contiene igual prescripción que el Código de Tortosa, de donde habrá sido tomada, si realmente éste es más antiguo, ó si las necesidades de las relaciones marítimas obligaron á los legisladores que compilaron el libro del Consulado, á formular igual principio.

Si todos los accionistas ó el mayor número no pusieren en venta la nave ó no quisieren, el patrón no está obligado á entrar en la subasta con ellos, siempre que él no lo quiera. Pero es de advertir que si uno, dos ó tres accionistas quieren abrir la venta ú obligar á ella al patrón, entonces los referidos accionistas deben decirle: *ó vos nos habéis de dar tanto por nuestras acciones, ó nosotros os daremos tanto por las vuestras.*

A esto, pues, pueden compeler los accionistas al patrón de grado ó por fuerza; pero le queda á él siempre la ventaja del tanteo para dejar ó tomar, salvos siempre, cualesquiera pactos ó condiciones que anteriormente se hubiesen impuesto entre sí; y de la misma suerte el patrón puede compeler á los accionistas por todas las vías y maneras con que podría ser compelido por ellos.

Es importantísimo además el capítulo 242, que trata del patrón que quiera aumentar su nave, donde se lee el siguiente fragmento que transcribimos: «... y entonces todos están obligados á acrecer el valor de su respectiva parte en razón de lo que le tocare por aquel aumento»; y más abajo: «... pero si el patrón se hallase en paraje donde no hubiere alguno de los accionistas y quisiere aumentar su nave, puédelo ejecutar, según lo que expresa el sobredicho capítulo, y los accionistas no pueden disputárselo, ateniéndose sólo á lo que expresa aquel capítulo; pero el patrón les queda obligado á todos aquellos pactos y ajustes de que habla el capítulo de *Reparo del buque*, por cuanto todo aumento que se hace en una nave se reputa por reparo» (1). «... Pero eso debe entenderse de esta manera, que dicho patrón no acreciente el buque sino por dos motivos; es, á saber: ó por gran flete, ó por viaje largo que hallase, ó por gran beneficio que previese ó conociese había ó podía redundarle á sí mismo y á todos los sobredichos accionistas, es de-

(1) Obra citada, págs. 18 y siguientes, edición Campmany.

cir, por causa de expedición, por no hallar algunos cargadores, buques ó viajes para el destino».

«Y siempre que el patrón haga el sobredicho aumento por los dos referidos motivos, los accionistas deben recibirle en cuenta todo el gasto y costas hechas en dicho aumento á menos de que puedan probarle lo contrario: Y si esto probarle no pudieren, trayéndoles el patrón, ya sea ganancia ó bien pérdida, deberá abonársele todo en su cuenta. Si el referido patrón les trae algún beneficio, deben ellos tomar, é integramente su cuarta parte, conforme á la acción que cada uno tenga en el buque; y asimismo, si les trajere pérdida, deberán reintegrar al dicho patrón á prorrata cada cual en la acción que tuviere. Y es mucha razón que, así como cada cual recibiría su parte de ganancia si el patrón se la hubiera traído, del mismo modo es también razón que paguen dichos accionistas su parte en la pérdida, si ésta proviniere de desgracia, y si el patrón hizo aquel aumento con buena intención y con los motivos sobredichos, y mayormente si no se le hubiese podido probar lo contrario.»

El capítulo 218 del citado libro del *Consulado* trata de la *Encomienda de nave sin noticia de los accionistas* (1); y el 286 de la *nave encomendada por los accionistas á alguno* (2). Pueden estudiarse en dicho libro las mutuas obligaciones entre un patrón y los interesados en el buque (3); la cuenta que debe dar el patrón á los accionistas en cada viaje (4); la manera de rendir las cuentas (5), etc., etc., y demás relaciones jurídicas que sin duda sirvieron de modelo á las que posteriormente rigieron en los contratos denominados de madera y de mota.

(1) Pág. 162 del libro del *Consulado de mar*; edición de Campmany.

(2) Pág. 172 del id.

(3) Título 13, pág. 296 del id.

(4) Pág. 300 del id.

(5) Pág. de la 300 á la 311 del id.

Breves indicaciones sobre la navegación á la parte en Mallorca.

69.—Según noticias que he podido adquirir, en Mallorca los contratos que nacen de los préstamos de cantidades para interesar en la propiedad y en las expediciones marítimas, tienen el carácter de préstamo á la gruesa, aunque no con los excesivos intereses de éste.

Para la construcción y habilitación del buque pide el Capitán á préstamo las cantidades que necesita, expidiendo recibos privados en que conste el capital, el interés, que varía según la mayor ó menor garantía que el Capitán ofrece, según el valor del buque, y principalmente según la expedición que se trata de emprender.

En los recibos se expresa que en caso de haber pérdidas ó no sea suficiente el fondo del buque, queda éste hipotecado á la seguridad de las cantidades que á préstamo tomó el Capitán á nombre de quien va la expedición y el buque.

Este sistema tiene el inconveniente de que en caso de pérdidas y atendido el detrimento que continuamente sufre el buque en su valor, cuando no es suficiente para responder de las obligaciones que el Capitán contrajo, los que prestaron, pierden en proporción del valor del buque y de su participación, pues no tienen acción personal ninguna contra el Capitán ni sus herederos, ya que toda su garantía se concreta al buque, cuya suerte siguen los intereses que tienen en él.

Derechos de los interesados.—1.º Exigir cuentas justificadas del Capitán, á fin de que cada viaje, cuando no les devuelva el capital é intereses íntegramente. 2.º Á que les otorgue escritura pública por la participación. Rara vez se usa de este derecho, pues la base de los contratos de comercio, especialmente de las negociaciones en asuntos marítimos, es la buena fe. Desde el momento que se otorgue escritura pública, cesará el derecho á los intereses y estarán sujetos á las formalidades, derechos y deberes que nazcan del contrato elevado á escritura pública, según el antiguo Código de Comercio. 3.º Á retirar el capital

prestado al fin de cada viaje y á cobrar los intereses estipulados, haciendo efectivo su crédito contra el buque. 4.º A endosar su título á persona capaz.

Deberes.—1.º Ha de limitar la petición de su crédito por capital é intereses al buque y fondos expedicionales, aun cuando no fuesen suficientes, dividiéndolo á prorrata en caso de pérdida, no teniendo acción alguna personal contra el Capitán. 2.º Estar á las resultas del éxito de las expediciones; por lo tanto, si hay necesidad de vender el buque y sus efectos antes de terminarse la expedición, probada la necesidad y demás circunstancias que las leyes civiles y mercantiles exigen, deberán estar á lo practicado por el Capitán, quien es verdaderamente administrador, y á quien podrán exigir explicaciones, cuentas y comprobantes.

Deberes del Capitán.—1.º Expedir recibos donde constare el nombre del prestamista, la cantidad prestada, los intereses estipulados, el objeto de la expedición ó expediciones á que se concreta el préstamo, el nombre del buque, la irresponsabilidad personal del Capitán cuando no alcance el buque y fondo expedicional á pagar capital é intereses, la expresión de que el préstamo á ventura marítima se verifica á usanza de Mallorca, la fecha del recibo y la firma del Capitán. 2.º Tiene el Capitán el deber de rendir cuentas á los interesados cuyos capitales administra. Exceptuase el caso en que devolviese íntegro capital é intereses. 3.º Firmar escritura pública cuando los interesados lo exijan, cancelándose el recibo. 4.º Devolver el capital é intereses prestados, á menos de hacer abandono de buque y efectos.

Derechos del Capitán.—1.º Á que se le reintegre del fondo por sus desembolsos, salarios, etc., y honorarios de Capitán é intereses, teniendo al efecto la consideración de prestamista, entrando como tal en la masa de acreedores. 2.º Á que la acción de los partícipes, en caso de no poder devolver capital é intereses, se limite al buque y fondo, quedando salva su personalidad y sus bienes, á menos que la imposibilidad de la devolución fuese debida á culpa, negligencia ó mala fe del Capitán, debidamente probada.

Por regla general, este contrato se regula por la costumbre

de los antiguos marinos de Mallorca. Los comprobantes de la expedición suelen ser los libros del Capitán, y hará fe la declaración de los Oficiales de la nave y de los hombres de mar.

Questiones varias sobre el fondo expedicional en la costa de Cataluña.

71.—1.^a Las acciones que se derivan del recibo de mota se transmiten por endoso mediante nota puesta al pie del recibo, sin necesidad de avisar al Capitán que verificó el contrato y suscribió el recibo. Es inútil decir que al endosatario le corresponden iguales derechos que al endosante. El último endosatario (porque puede haber muchos) tiene acción directa contra el Capitán que firma el recibo de mota.

No hay necesidad, y así lo reconoce la costumbre, de notificarlo al Capitán cuando se verifica algún endoso, y la razón se comprende fácilmente, porque puede estar viajando en alta mar ó en lejanas tierras y hacerse imposible la notificación.

2.^a Sucede con frecuencia que el capitán está viajando en alta mar, y habiendo realizado el todo ó parte de los negocios, obtiene algunos fondos, y por temor de naufragio ú otras causas, teme llevar á bordo el capital, y toma un giro sobre Londres, por ejemplo, á cobrar en Barcelona, punto donde reside la casa consignataria y donde quiere depositar aquéllos fondos. Supongamos que el Capitán que hace el cabotaje en el Brasil ó llega al Río de la Plata, tratando de dirigirse á Barcelona, verifica el giro en la forma dicha, avisando por medio de carta á la casa consignataria, á quien remite lo sobrante del fondo expedicional para liquidar el viaje luego de terminado. Ahora bien, cuando la casa de Barcelona se ha hecho cargo del giro y ha cobrado la letra, debe guardar estos fondos como si se los hubieran entregado en depósito. Algunas casas consignatarias de Barcelona, entre ellas la de los Sres. Font y Riudor y otras, llevan su delicadeza y escrupulosidad hasta el extremo de que guardan las mismas monedas que entregan al Capitán cuando llega á puerto de regreso de su viaje, ejemplo digno de imitarse.

Ha ocurrido algunas veces que al ir á recoger el Capitán los

susodichos fondos, se ha encontrado la casa consignataria en estado de quiebra y se ha presentado la cuestión siguiente: ¿A qué clase de acreedores de los que expresa el antiguo Código de Comercio en sus artículos 1114 y siguientes pertenecen los marinos que se encuentran en esta situación? La práctica y la costumbre, y así lo reconocen las más respetables y antiguas casas de Barcelona, así como los marinos más expertos, consideran al Capitán y al consignatario que recibe los fondos como deponente y depositario, porque, en efecto, realiza un contrato de depósito.

Algunos, fundándose en la necesidad de revestir de ciertas formalidades al depósito, no quieren que el Capitán que tales actos verifica se considere como acreedor de dominio y por depósito, á tenor de lo que dispone el punto tercero del art. 1114 del antiguo Código de Comercio; pero la costumbre está contra ellos, y debe estarlo mayormente cuando en las operaciones marítimas y mercantiles en general no puede haber (que de otra manera no sería posible el comercio) todo el farrago de formalidades que en derecho civil puedan exigirse por cada contrato.

En mi opinión, cobrada la letra por el consignatario, y sabiendo que era producto de fondos expedicionales, concurren ya todos los requisitos indispensables y esenciales para constituir un contrato de depósito, y en caso de quebrar la casa, el Capitán es acreedor de la clase de dominio por depósito, según previene el punto 3.^o del art. 1114 del antiguo Código de Comercio.

La casa consignataria sabe perfectamente que el Capitán ha de dar cuenta á los motistas de este fondo expedicional; sabe el origen y destino de este fondo, y no puede en manera alguna ignorar la naturaleza jurídica de los actos que con él se relacionan.

Nada de lo dicho tiene aplicación en el caso de que la casa consignataria fuese la única interesada en el fondo expedicional.

Pero si en el fondo tuviere parte el mismo Capitán, éste, por la suya y la ajena que representa, tendría el carácter de acreedor de dominio. En su defecto, por fallecimiento ú otras causas, sus herederos, si hubiesen anticipado los fondos á los

motistas esperando cobrarlos de la casa, y si no lo hubiesen anticipado á los motistas, probando el depósito y el origen de los fondos y presentando sus recibos, y probando que no hubo pérdidas en la expedición, pueden presentarse como acreedores por dominio.

3.^a En la mayor parte de los casos, los Capitanes de Cataluña son los navieros de hecho. Ellos liquidan las expediciones, y las casas consignatarias no son más que interesados que prestan su nombre para dar cumplimiento á lo que dispone el art. 583 del antiguo Código de Comercio.

Con respecto á los motistas ó interesados en el fondo expedicional, el verdadero responsable será el Capitán ó quien firme los recibos. Pero en caso de fuga, muerte ó imposibilidad del Capitán, ¿responderá la casa consignataria? En mi sentir, siempre que la casa consignataria tenga noticia del fondo y haya lucrado con él, lo haya recibido, aunque sea en pago de deudas, del Capitán por cuenta corriente particular con la casa, debe ser ésta responsable.

Lo será también en defecto del Capitán cuando la casa lo hubiere afianzado ó garantizado á los que intervinieron en la formación del fondo, en la carga, etc., y el Capitán se encontrase sin fondos para pagar los resultados de la liquidación, quedándole siempre á la casa consignataria la facultad para reclamar del Capitán.

En todo caso, los motistas tendrán siempre el derecho más expedito para obligar á la casa naviera á que presente las cuentas y comprobantes de la expedición, caso de que no las exhiba el Capitán, invocando los señores motistas para apoyar sus derechos el art. 583 del antiguo Código de Comercio.

En caso de que se venda el buque en la forma que dispone el art. 596 del Código de Comercio, creo que los motistas y partícipes en el casco tienen derecho para requerir al Capitán á que les afiance el importe del saldo de sus créditos, según las últimas liquidaciones del viaje y con arreglo á lo que interesan en las calidades antes expresadas.

Si esta fianza no puede ocurrir por no darla ni el Capitán ni la casa naviera, pueden presentar sus títulos al Tribunal los que tienen recibos de madera, colocándose en el lugar octavo

de los acreedores señalados por dicho artículo y con ellos los motistas, pues con el fondo de los motistas se aprovisiona la nave, y aunque los motistas pudieran pedir se colocase su crédito en séptimo lugar de dicho artículo, sin embargo, mejor es colocarlos juntos por razones de equidad y de justicia, porque sería absurdo que primero cobraran los motistas del buque que son los verdaderos propietarios del mismo. Dice el punto octavo del art. 596, «y las deudas que se hubiesen contraído para repararlo, aparejarlo y aprovisionarlo para el último viaje.»

El simple recibo, comprobada que fuese la firma del Capitán, daría nacimiento al derecho y á la preferencia.

El art. 614 del antiguo Código tiene aplicación en estos contratos. La costumbre es que cuando un buque necesita reparación y el copropietario por recibo de madera no contribuye con la parte de interés que le corresponde, el Capitán hace su liquidación y detrae de la parte del valor del interesado que no ha contribuido, lo correspondiente á las reparaciones.

4.^a La Sección 1.^a del tit. 2.^o del libro 3.^o de nuestro antiguo Código trata de los navieros, y tienen aplicación sus disposiciones en Cataluña, con respecto á los Capitanes, porque en realidad ellos han sido los navieros; empero como las expediciones de las naves han de girar (según dispone el art. 583 del antiguo Código) bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero, figura al frente para la carga, pago de contribuciones, etc., un comerciante matriculado, como así lo dispone el art. 617.

El art. 621 plantea una cuestión, y es difícil de resolver. La de si el naviero es responsable del fondo expedicional que reunió el Capitán. El texto de la ley es explícito y hace responsable al naviero de las deudas contraídas para reparar, habilitar y aprovisionar la nave, en cuyos fondos van comprendidos los expedicionales. Sin embargo, en la práctica cuando es puramente el Capitán quien contrata, cesa la responsabilidad del naviero. Los Sres. Gómez de La Serna y Reus, en los comentarios á este artículo, dicen: «no se crea que este artículo atiende sólo al favor de los acreedores, lo que bastaría para justificarlo; es también beneficioso al naviero, porque sin la garantía que establece, no sería fácil que el Capitán pudiera

levantar los fondos que necesitara. (*Código de Comercio*, comentado por los Sres. La Serna y Reus, 7.^a edición pág. 259.) El párrafo segundo del art. 623 hace buena nuestra opinión, de que no debe responder el naviero cuando el Capitán no le ha dado conocimiento de que existía un fondo expedicional de motistas. Dice dicho párrafo que no es responsable el naviero de las obligaciones que haya contraído el Capitán, fuera de los límites de sus atribuciones, sin una autorización especial.

Dado que el Capitán es el representante de los partícipes en la madera y asume en cierto modo el carácter y personalidad del naviero, las referencias que hace la segunda parte del art. 643 del antiguo Código de Comercio deben entenderse al Capitán que navega según la costumbre catalana.

Con arreglo á la terminante disposición del art. 686, el naviero será responsable de la expedición; pero cuando quien firma los recibos de madera y de mota es el Capitán, y él, y sólo él administra los fondos para carenas, reparaciones, despacho de Aduanas y de Comandancia, provisiones, pago de salarios á la tripulación, gastos de puerto, fondo expedicional, corretajes, comisiones, etc., etc., será directamente responsable el Capitán y los suyos, y subsidiariamente la casa naviera, si tuviere conocimiento del fondo expedicional y de las acciones en madera, y si tuviese en su poder los fondos y si hubiese lucrado su *comisión y garantía* sobre ellos.

Para la organización de las Compañías que se dedicaban á la pesca del coral, véanse los datos que aparecen al final de la *Memoria* del Sr. Ricart Giralt sobre el *Porvenir marítimo de la costa Ampurdanesa*.—Madrid, 1887.

TÍTULO NOVENO

DE LA COMISION MERCANTIL

CAPÍTULO PRIMERO

De la comisión mercantil y de los comisionistas, según el antiguo Código de Comercio.—Reformas introducidas en el nuevo.—Disposiciones vigentes.

72.—La *Comisión* se ha definido un contrato consensual bilateral por el que un comerciante, que es el comitente, da encargo á otro que lo acepta, que es el comisionista, para que por cuenta de aquél ejerza éste actos de comercio. De esta definición que dan ilustres comentaristas del Código antiguo (1), se infiere, en opinión de los mismos, que la comisión equivale al contrato de mandato en el derecho común, y que, por consecuencia, en lo que no esté expresado en el Código ó se desvíe de su espíritu, debe suplirse el derecho mercantil con las disposiciones civiles que al mandato se refieren. Hacen notar los mismos autores las diferencias importantes entre la comisión ó mandato mercantil y el mandato de derecho común, siendo, en su sentir, las principales, las siguientes: 1.^a Que el mandato es gratuito y la comisión, por el contrario, es retribuida; diferencia que dimana de que el comisionista, como comerciante, busca en las operaciones que hace por cuenta aje-

(1) *Comentarios al Código de Comercio*, por D. Pedro Gómez de La Serna y D. José Reus y García; 7.^a edición corregida y aumentada, por D. José Reus y García; Madrid, 1878. Comentarios á los artículos 116 y siguientes del antiguo Código de Comercio.