ESTASEN.

DERECHO

MERCANTIL

4

KN22
.E8
E8
1890-192
v.4

79356

CAPILLA ALFONSINA
U.A.N.L.
FONDO
ABELARDO A. LEAL LEAL

1080036660

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM VERITATIS
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

INSTITUCIONES DE DERECHO MERCANTIL

TOMO IV.

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM VERITATIS

INSTITUCIONES

DE

DERECHO MERCANTIL

POR

D. PEDRO ESTASÉN,

Caballero de la Real y distinguida orden de Isabel la Católica,
Abogado del I. Colegio de la ciudad de Barcelona,
de la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, de la Academia
de Jurisprudencia y Legislación de dicha ciudad, de la Academia Internacional
de Ciencias Industriales,
Individuo del Consejo general de la Exposición Universal
celebrada en Barcelona en 1888,
Presidente del Fomento de la Riqueza de Cataluña,
Socio de mérito y de número de otras varias Corporaciones, etc., etc.

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TOMO IV.

Parte legislativa.

MADRID
IMPRENTA DE LA REVISTA DE LEGISLACIÓN
á cargo de J. M. Sardá
Renda de Atocha, 15, centro

1892

Capilla Alfonsina
Biblioteca Universitaria

79356

CAPILLA ALFONSINA
U.A.N.L.
FONDO
ABELARDO A. LEAL LEAL

LEGISLACIÓN
Y
JURISPRUDENCIA MERCANTIL DE ESPANA

PARTE LEGISLATIVA

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TÍTULO DÉCIMOSEXTO

DEL CONTRATO Y LETRAS DE CAMBIO

CAPÍTULO PRIMERO

Del contrato de cambio.—De las letras de cambio según el antiguo Código de Comercio.—Su forma, término y vencimiento.—Obligaciones del librador.—De la aceptación y sus efectos.—Del endoso y sus efectos.—Del aval y sus efectos.—De la presentación de las letras y efectos de la omisión del tenedor.—Del pago.—De los protestos.—De la intervención en la aceptación y pago.—De las acciones que competen al portador de una letra de cambio.—Del recambio y resaca.—Acciones y obligaciones que nacen del contrato y de la letra de cambio, según el antiguo Código de Comercio.

1.—Los jurisconsultos distinguían en otro tiempo varias especies de cambios, llamando *minuto* ó *manual* al que consiste en dar en un mismo lugar unas monedas por otras, al *seco*, *adulterino* ó *impuro*, en que se hubiere concertado al tiempo en que dicho dinero se tomare á cambio, que se pudiese entretener por algunas ferias á daño de los que lo tomaren, y que los intereses de la primera feria entraren en la suerte principal para causar otros intereses en la segunda, y los de la segunda en la tercera, y así en las demás; cuya especie de cambio, según observa Navarro Zamorano (1), tenía por objeto eludir las

(1) *Tratado legal sobre las letras de cambio, libranzas, vales, pagarés ó billetes á la orden y cartas-órdenes de crédito*, etc., por D. Ruperto Navarro Zamorano, Madrid; Boix, editor, 1845. Entre los autores españoles son recomendables:

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

leyes prohibitivas de la usura en los préstamos, figurando el que tomaba prestado una operación mercantil, que realmente no existía y á cuya sombra cobraban crecidos intereses los prestamistas. Con la palabra *cambio* se designa también la diferencia que va entre la cantidad que se da ó promete en una plaza y la que por este medio se recibe en otra; diferencia que proviene principalmente de las operaciones de comercio que se efectúan entre las dos plazas mercantiles (1). En virtud de este contrato, una de las partes se obliga á entregar ó abonar las cantidades ó valores que hubiese prometido, por el dinero que debe entregársele en otro punto; y la otra parte se obliga á hacer efectiva esta entrega ó pago en el lugar designado, ya sea por sí mismo, ya por medio de un factor ó dependiente, ya al auxilio de un comisionista ó mandatario. Tales son las únicas obligaciones que resultan del contrato de cambio considerado en su origen y en toda su pureza, esto es, independientemente de los instrumentos que nos sirven para su ejecución; y tales son las únicas obligaciones que produjera, celebrándose entre dos personas, de las cuales la una recibiera valores en un punto para hacer la entrega de cierta cantidad en otro distinto, donde al vencimiento esperaba hallarse él ó un dependiente suyo, y suponiendo que hubiese prometido efectuar el pago por sí mismo ó por medio de su encargado. Empero el comercio ha introducido ciertos instrumentos para llevar á cabo este contrato; tales son: las letras de cambio, las libranzas y pagarés á la orden, y las cartas órdenes de crédito. Semejantes instrumentos, menos el último, son de la clase de los endosables, y no podía ser de otra suerte. En efecto: no siempre el que tiene

el *Tratado legal teórico y práctico de letras de cambio*, por D. Miguel Jerónimo Suárez y Núñez, Agente Fiscal de la Real Junta general de Comercio y Moneda; Madrid, imprenta de José Doblado, año 1788, y sobre todo los *Discursos jurídicos sobre las aceptaciones, pagos, intereses y demás requisitos y cualidades de las letras de cambio*, por el Licenciado D. José Manuel Domínguez Vicente, Abogado de los Reales Consejos; Madrid, Herederos de Juan García Infanzon, 1732, un tomo en folio de 516 páginas de texto y 74 de índice alfabético.

(1) Martí de Eixalá, *Instituciones de Derecho Mercantil*, p. 211, 1879. Acerca de la significación de la palabra *cambio*, véase Ercole Vidari, *Corso di Diritto Commerciale*, vol. 7.° Milano, 1892: *Del cambio e del contratto di cambio*, páginas 264 y siguientes.

valores que dar en una plaza encuentra quien se los tome para hacerle efectiva una cantidad en el punto donde le conviene recibirla, ó bien se le ofrece, pero con demasiado quebranto. En semejante caso, admite la promesa de pago para otro punto, y luego negociando el crédito, esto es, transmitiéndolo, halla quien le promete en cambio dinero en aquel donde le interesa y que tuvo á la vista con su primera operación. Este resultado no podía fácilmente obtenerse si el crédito no fuera endosable y sin que resultase garante del pago el cedente; porque no siempre es fácil hacer intervenir en la cesión al pagador, ni informarse del estado de sus negocios. Además, era posible que los mismos instrumentos de cambio lo fueran también de crédito; posible era que, mientras se aguardaba el vencimiento de una letra, fuese recibida como dinero efectivo; de lo que había de resultar una ventaja inmensa, equivalente al aumento del capital circulante. El hecho se cumplió y las ventajas no faltaron. Para que así sucediere fué menester la mayor confianza; para que la alcanzaran las letras, libranzas y pagarés á la orden, fué indispensable no escasearles garantías. Grande era ya la que se originaba de considerar responsable al cedente ó endosante; pero el comercio la cumplió declarando codeudores solidarios á todos los que hubiesen contribuído á poner en circulación el documento, y concediendo al portador acción ejecutiva contra tales personas, en el caso que el pago no se verificara. De otra parte, tantas garantías dadas al portador de una letra ú otro instrumento del mismo género, tanto rigor ejercido contra el que hubiere emitido el documento y los que le hubieren traspasado, requerían ciertas formas, á fin de que dicho portador no pudiese con su negligencia ó descuido agravar una responsabilidad tan estrecha. De aquí las obligaciones que á esta persona se imponen; obligaciones á las que tácitamente se sujeta en calidad de mandatario del que le transmitió el crédito endosable.

2.—De lo dicho resulta: 1.° Que el contrato de cambio y la letra son dos cosas distintas, formando aquél la base de un contrato complejo, del cual la letra es el instrumento. 2.° Que la letra de cambio, introducida para llevar á cabo el contrato de este nombre, ha dado lugar á la formación del contrato com-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

plejo indicado. 3.º Que la letra ha modificado el primitivo contrato de cambio, pues que el que la transmite por endoso, no sólo es responsable de la solvabilidad del que hubiese prometido pagarla, sí que también de la mera resistencia al pago; al paso que, según las reglas del derecho común, por las que en su origen se regiría dicho contrato, el cedente de un crédito, en el supuesto que lo afianzase, no puede ser reconocido hasta que estuvieren escutidos los bienes del deudor, y constituyéndose codeudor, puede dirigírsele desde luego la acción, aun antes de hacer constar que el obligado se resiste á satisfacer la deuda. Y 4.º Que la letra no es un mero instrumento de cambio, sino también de crédito.

3.—La letra de cambio, según el Derecho Mercantil vigente con arreglo al antiguo Código de Comercio, es un documento extendido en forma legal, en el que una persona manda á otra que pague cierta cantidad á la orden de un tercero en determinado lugar, distinto de aquel en que el mismo documento se expide. Semejante documento era, por lo regular, enteramente privado, empero podía intervenir escribano, al efecto de dar fe de la autenticidad de la firma del librador, esto es, del otorgante (1). Siendo la letra un instrumento de un contrato complejo y del cual resulta principalmente un crédito á la orden de cierta persona, se ofrecen en consideración los siguientes puntos: 1.º, forma de la letra de cambio ó circunstancias esenciales para su validez; 2.º, transmisión de la letra; 3.º, obligaciones que de la letra dimanan, ya directa, ya indirectamente; y 4.º, acciones que competen al portador de una letra, ó al que por alguno de los medios de derecho se ha colocado en lugar del mismo.

4.—La letra de cambio, para denominarse tal y producir los efectos que le atribuían las leyes mercantiles, debía expresar las circunstancias siguientes: 1.ª Lugar, día, mes y año en que se libró. 2.ª Epoca en que debía ser pagada. 3.ª Nombre y apellido de la persona á cuya orden se mandó hacer el pago. 4.ª Cantidad que se mandó pagar. 5.ª Valor de la letra, ó sea lo que en cambio recibía el librador, ya fuese en efectivo, en

(1) Arts. 426 y 427 del antiguo Código de Comercio.

mercaderías ó en cuenta. 6.ª El nombre y apellido de la persona de quien se reciba el valor ó á cuya cuenta se carga. 7.ª El nombre y domicilio de la persona á cuyo cargo se libra. 8.ª La firma del librador ó de su legítimo apoderado (1).

En cuanto al lugar en que se libraba la letra, era indispensable, para que constara que era instrumento de cambio, esto es, que se habían recibido ó prometido los valores en un punto distinto de aquel en que se manda pagar la cantidad por la que se ha dado la letra. La fecha en que ésta se expide es una precaución que principalmente tiene por objeto prevenir fraudes para el caso de quiebra del librador; además, es requisito del cual no podía prescindirse en las letras giradas á un término, contado desde que se expiden (2). Había de constar además en la letra la época del pago, á diferencia de los demás instrumentos, cuyo silencio en esta parte se halla suplido por las disposiciones de la ley, y si no se ha hecho lo mismo con las letras de cambio, se atribuye á que no había inconveniente insuperable, sino que siendo cosa muy rara semejante omisión en una letra, el comercio no había ofrecido práctica alguna que sancionar, y sí, por el contrario, la constante expresión de la época del pago. Si la ley, atendida la distancia de los lugares, hubiese fijado esta época para los diferentes casos, sin dejar la menor latitud á los Tribunales, los deberes del portador respecto de la presentación y protesto hubieran sido tan fijos en el supuesto que la letra no marcara dicha época como en el caso de expresarla. Con arreglo al antiguo Código de Comercio, podía fijarse de diferentes maneras: 1.ª Girando la letra á un día determinado, y entonces es claro que ella vence al llegar este día (3). 2.ª Girándola á una feria, en cuyo caso el último día de ésta será el del vencimiento (4). 3.ª Con las palabras *á la vista* ó *á la presentación*, las que indican que la letra es pagadera el día en que fuese presentada á la persona

(1) Art. 426 del antiguo Código de Comercio.
(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edic. de 1879, pág. 215.
(3) Arts. 439 y 445 del antiguo Código de Comercio.
(4) Arts. 439 y 446 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

contra la cual está girada (1). 4.ª Con la expresión á *tantos días* ó á *tantos meses vista*, lo que indica que el término ha de contarse desde el día en que la letra fuese aceptada para pagarla, ó que por falta de aceptación se hubiere protestado (2). 5.ª Puede también marcarse el término en meses ó días, contados desde la fecha de la letra, en cuyo caso corre aquél desde el día inmediato siguiente al en que se expidió (3). 6.ª Puede además girarse la letra á uno, dos ó más usos. Con esta palabra *uso*, se entiende en el comercio un cierto número de días ó meses, que no es igual en todas las plazas mercantiles. El antiguo Código de Comercio fijaba el uso á dos meses, cuando la letra estaba girada de plaza á plaza en lo interior del Reino: respecto de las letras giradas desde el extranjero sobre cualquier plaza de España, declara ser de treinta días el uso en las que procedieren de Francia, de dos meses en las que estuvieren giradas en Inglaterra, Holanda ó Alemania, de tres meses en las procedentes de Italia y cualquier puerto extranjero del Mediterráneo ó del Adriático; y en cuanto á las que estuvieren giradas en las demás plazas extranjeras, se refiere al derecho vigente en la plaza de donde procediere la letra (4).

5.—Con arreglo al antiguo Código de Comercio, era circunstancia esencial que la letra expresara el nombre y apellido de la persona á cuya orden había de pagarse la letra; y tan esencial se consideraba como el que una escritura de venta manifestara quién es el comprador. Y aquí cabe preguntar: ¿no quedará suplida esta falta si la letra designara el sujeto de quien se ha recibido el valor de ella? ¿No podría entenderse que este sujeto es el verdadero portador, á cuya orden se debe hacer el pago? Si de esta suerte lo hubiese dispuesto la ley—observan ilustrados publicistas (5)—, no hallaríamos razón sólida que oponerle, aunque la persona que da el valor de la letra sea con frecuencia distinta de aquella á cuya orden se

(1) Arts. 439 y 440 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 439 y 441 de id.
(3) Arts. 439 y 442 de id.
(4) Art. 443 de id.
(5) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edic. de 1879, pág. 217.

manda hacer el pago; empero, por el contrario, la ley ha colocado entre las circunstancias esenciales de la letra la designación expresa de la persona á cuya orden se manda pagar, y por semejante disposición referente á la forma no admite interpretación alguna (1); conviene advertir que el librador podía girar la letra á su propia orden, expresando entonces retener en sí mismo el valor de ella (2); empero la letra girada de esta suerte, consideraban algunos que no tenía en rigor la calidad de tal, pues que le faltaba la base, esto es, el contrato de cambio, hasta que el librador la transmitía por medio de endoso, en cuyo momento la letra venía á completarse (3).

No basta que la letra exprese la persona á quien ha de pagarse; menester es que se mande hacer el pago á su *orden;* faltando esta circunstancia, tendríamos un documento que no sería de la clase de los endosables, á la que pertenecen las letras de cambio (4). En cuanto á la cantidad, puede detallarse, ya en moneda real y efectiva, ya en monedas nominales de las que el comercio tiene adoptadas para los cambios (5). La falta de precisión en este punto, uno de los esenciales del contrato de cambio, es claro que había de producir la nulidad de la letra (6).

En cuanto á la expresión del *valor de la letra*, se entendía por tal lo que el librador recibía en realidad ó en promesa, por la obligación que contraía de hacer efectiva en tal punto la cantidad por la que había sido librada aquélla, y era por lo mismo circunstancia esencial del contrato de cambio, y por consiguiente de la letra, su instrumento, pudiendo ser el valor en efectivo, en mercaderías, en cuenta y entendido; en los dos últimos casos el valor estaba en la obligación ó deuda contraída por el tomador, y que el librador le cargaba en cuenta, á tenor de los convenios que entre ellos se hubieren celebra-

(1) Art. 426 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 430 de id.
(3) Véase González Huebra, *Curso de Derecho Mercantil*, tomo I, edic. de 1859, pág. 326 y nota primera.
(4) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, p. 217.
(5) Art. 426 del antiguo Código de Comercio.
(6) Martí de Eixalá, loc. cit., p. 218.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

do (1). La expresión del valor había de ser, no marcando la cantidad, y sí sólo la especie, esto es, indicando si era en efectivo ó de otras clases (2), y la expresión de *valor recibido* acreditaba suficientemente la entrega del importe de la letra, reconocida por el firmante la legitimidad de la misma (3).

6.—Con respecto á la indicación del sujeto de quien procede el valor de la letra, debe observarse que no siempre el tomador es quien da su valor, sino que con frecuencia procede de un tercero que lo suministra, ya en realidad, ya en obligación ó deuda que se impone. Esto supuesto, es claro que el orden del comercio exige que al lado de la expresión del valor conste la personalidad que lo ha satisfecho, ó que por él resulta deudora (4). En cuanto á la expresión del nombre y domicilio de la persona á cuyo cargo se libra, la necesidad de expresar este nombre manifiesta que la falta de esta circunstancia no puede ser suplida por la ley, que no cabe suponer que el librador se constituya pagador sin que el instrumento sea nulo como letra de cambio; y por lo tanto, tenemos que la persona del pagador ha de ser distinta de la del librador, á diferencia de los vales ó pagarés á la orden, donde el que da el vale es quien promete pagarlo. Así, pues, si un comerciante libra contra un factor suyo, el documento no será otra cosa que un simple pagaré, y en apoyo de esta opinión alegan los Sres. Martí de Eixalá y Durán y Bas, que si bien todos los instrumentos de cambio lo son más ó menos de crédito, las letras están destinadas á producir este efecto en más alto grado, presentando en su circulación una nueva garantía después que el pagador las hubiese aceptado; garantía que sería ilusoria si la letra estuviese girada contra un factor, y ni aun podría existir en apariencia, si un mismo sujeto se constituyese librador y pagador (5). Por ser la letra un instrumento de cambio, se concibe que no puede ser pagadera en el lugar donde se expide, y de consiguiente que será indispensable expresar en ella el punto en que debe ser pagada, lo que se efectúa indicando el domicilio del pagador en seguida de su nombre, y en la misma forma que la dirección de una carta, á no ser que la letra debiera pagarse en lugar distinto del domicilio de dicha persona, en cuyo caso será menester expresar esta circunstancia (1).

(1) Arts. 426 y 428 del antiguo Código de Comercio y sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 7 de Enero de 1873.
(2) Art. 426 del antiguo Código de Comercio.
(3) Sentencia del Tribunal Supremo de 6 de Noviembre de 1866.
(4) Art. 426 del antiguo Código de Comercio.
(5) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, p. 219.

No era necesaria la firma del librador ó de persona autorizada por él, en primer lugar, en cuanto ella autoriza el documento, pues que el librador es el otorgante ó la persona que en el momento de expedirse la letra queda obligada. Considérase también necesaria, atendido el modo como se extiende la letra de cambio para que conste quién es el librador, porque su nombre no se lee en otro lugar del documento. Si el que firma es persona autorizada legítimamente por el librador, es menester que exprese en la antefirma que obra en virtud de poder especial de éste (2); pero, como observan los tratadistas, no ha de ser poder especial para cada caso, sino especial para suscribir documentos de esta naturaleza; no bastando el general para administrar los negocios comunes de otro (3). En el supuesto que uno girase letra de cambio en nombre propio, por orden y cuenta de un tercero, no necesita de poder especial; pero poniendo su firma, queda obligado como librador único, sin perjuicio de las acciones que le resulten de los contratos celebrados con dicha tercera persona, contra la cual no adquiere derecho alguno el portador de la letra (4).

7.—Es un principio general que regía y rige en materia de letras de cambio, que si la letra adolece de algún defecto de forma (5), se considerará como pagaré á cargo del librador y en

(1) Arts. 426 y 431 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 435 de id.
(3) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., nota *a* de la pág. 221.
(4) Art. 432 del antiguo Código de Comercio.
(5) Acerca de la forma de las letras de cambio según antiguos usos, véase *Traité general du commerce*, por Samuel Ricard, 5.ª edition, revû et corrigé par Nicolás Struyck; Amsterdam, 1732, en donde hay un estudio completo del cambio, del contrato de este nombre y de las letras: véase pág. 105 y siguientes, en que trata del *cambio* y su etimología. Del *cambio menudo*, *real* y *seco*, su utilidad y necesidad (pág. 106). Del cambio y el derecho de gentes (pág. 107). Origen de las letras de cambio y de las letras de crédito (pág. 108). Precios

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

favor del tomador (1); cuya regla debe necesariamente entenderse de las formalidades que son exclusivas de la letra y no de las que son comunes á ésta y á los pagarés, y mucho menos de las circunstancias esenciales de todo contrato. El art. 438 del antiguo Código de Comercio dice *pagaré*, sin distinguir; empero los tratadistas (2) entienden del pagaré á la orden, porque tal es la significación ordinaria de aquella palabra en el comercio, y porque el antiguo Código no reconoce otros pagarés fuera de éstos, calificando de simples promesas de pagos, sujetos á las leyes comunes sobre préstamos los pagarés de otra clase (3).

No producía efecto alguno la letra de cambio en que faltaba la firma del librador ó que no expresase la cantidad que había de pagarse, ó la persona á la cual se debía pagar, suponiendo en este último caso que ni se indica la persona de quien se re-

---

de los cambios ciertos é inciertos (pág. 109). De los agentes y corredores de cambio y banca (pág. 112). De las órdenes de pago y de las distintas clases de letras, *traités et remises* (pág. 115). Del negocio de letras de cambio (página 116). Término, tiempo y valor de las letras (pág. 117). De los valores especificados en las letras (pág. 128). De las letras á la orden, endosos y negociaciones (pág. 130). De los avisos y contestaciones que deben darse y recibirse con los corresponsales (pág. 131). De las aceptaciones de las letras de cambio (pág. 131). De los protestos y de los días de favor del cambio y recambio, y de la diferencia que hay entre el cambio y el interés (pág. 136). Formularios de toda clase de letras de cambio (pág. 137 y sigs.). Formulario de letras de crédito (pág. 142). Formulario de endosos (pág. 144). De los cambios de Amsterdam sobre las principales plazas de Europa (pág. 146), con detalladísimas é interesantes noticias acerca de las costumbres, usos y prácticas bancarias. Cambios de Francia (pág. 201 y sigs.), de Inglatera (pág. 219 y sigs.), de Hamburgo (pág. 232 y sigs.), de Francfort (pág. 246 y sigs.), de Nuremberg, Brabante, Flandes y Zelandia, Amberes, Bruselas, Madrid, Sevilla y Cádiz, Portugal, Venecia, Roma, Florencia, Liorna, Génova, Milán, Bolonia, Mesina, Palermo, Leipsic, Dantzick, Riga, Koningsberg, Berlín, Bremen, Embden, Estokolmo, Coppenhagne, Stetin, Arkangel, Moscou, Lieja, Mastrick, Ginebra, Suiza, Saboya y Piamonte, Saint Gall, Bergamo, Ancona, Bolzano, Viena, Auxbourg, Constantinopla, Esmirna, Alepo, Malta, etc., etc.; equivalencia y valor de las monedas, órdenes, comisiones, igualdad de precio de los cambios, negociaciones de las letras, precios de cambios, cuenta de cambio (pág. 519), etc. En dicha obra hay una parte destinada al estudio de la manera de calcular los arbitrajes y método para encontrar la paridad en los cambios por el valor intrínseco de las especies de oro y plata, por Nicolás Struyck (págs. 603 y sigs.).

(1) Art. 438 del antiguo Código de Comercio.

(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, ed. cit., pág. 220, nota *b*.

(3) Art. 576 del antiguo Código de Comercio.

cibe el valor. Subsistía como simple promesa la letra que no fuese á la orden, la que no contenía la expresión del valor ó lo indicaba sin manifestar la especie, ó aquella en que faltare la fecha, pues que en cualquiera de estos casos faltaba un requisito esencial para el vale ó pagaré á la orden. Si la letra no fuese pagadera á persona determinada, sino al portador, no tenía siquiera la fuerza de simple promesa, en virtud del principio consignado en el art. 571 del Código de Comercio antiguo, que negaba fuerza civil de obligar á los pagarés al portador librados por persona no autorizada. Tenía fuerza de pagaré á la orden la letra cuya imperfección consistía en haberse girado pagadera en el mismo pueblo de su fecha; y la aceptación que en ella recayere no tenía otro carácter que el de un afianzamiento ordinario (1); debiendo surtir por consecuencia igual efecto la letra que no expresare la persona que debía hacer el pago (2).

8.—Los documentos que la ley permite extender á la orden y los créditos que ellos representen, pueden transmitirse con arreglo á la antigua legislación, sin necesidad de intervención ni conocimiento del deudor ni de los codeudores, bastando la cesión concebida en términos muy concisos, escrita en el mismo documento, y que en las letras de cambio se pone al dorso, de donde sin duda ha venido el nombre de endoso con que se designa semejante cesión ó transmisión de la letra, que así contiene un contrato de cambio entre el endosante y aquel á quien la transmite, como se reduce en el fondo á una cesión de derecho; y es lo primero si la letra se endosa en un lugar distinto de aquel en que es pagadera, pues que entonces el endosante recibe dinero ú otros valores en un punto, en cambio de cierta cantidad que promete hacer efectiva en otro; y es lo segundo, si la letra se endosa en el mismo domicilio del pagador; empero en esta parte la ley no distinguía ni en cuanto á la forma ni por lo que mira á los efectos, bastando que hubiese habido verdadero contrato de cambio en el acto de la formación de la letra, esto es, entre el librador y el tomador.

Una letra de cambio cuya propiedad se transfiere por el en-

---

(1) Art. 429 del antiguo Código de Comercio.

(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, pág. 221.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

doso de los que sucesivamente la vayan adquiriendo, comprende dentro de sí, cuando esto se verifica, otros tantos contratos perfectos entre el respectivo endosante y aquel á quien la transmite, independientemente del contrato primitivo celebrado entre el librador y tomador, y cada uno de estos contratos se rige, no solamente en cuanto á su subsanación y efectos jurídicos, sino aun en cuanto á su forma, por las leyes del lugar en que se celebran y redactan; cuyo principio de derecho internacional privado reconoce la jurisprudencia de nuestros Tribunales (1).

Para que el endoso transmitiera la propiedad de la letra, tenía que expresar: 1.º, el nombre y apellido de la persona á quien la letra se transmitía; 2.º, la especie del valor que recibiera el endosante, y que podía ser en efectivo, en géneros, ó en cuenta ó entendido; con respecto al *valor entendido* observan los autores, que si bien el Código antiguo (2) no hacía mérito de esta expresión, no debe omitirse, porque era indiferente se empleara la frase valor en cuenta ó valor entendido, en atención á que ambas cláusulas surtían el efecto de hacer responsable del valor de la letra al tomador (3); 3.º, el nombre y apellido de la persona de quien se recibe, ó en cuenta de quien se carga, si no es la misma á la cual se traspasa la letra; 4.º, la fecha en que se hace el endoso; y 5.º, la firma del endosante ó de la persona legítimamente autorizada por él, la que lo expresará en la antefirma (4). El factor de una casa de comercio, constituído con cláusulas generales, estaba facultado para endosar documentos de toda clase y pagarés, si este acto era de los que la dirección del establecimiento exigía (5); empero según la doctrina sentada en el recurso de casación de 29 de Noviembre de 1871, cuando los endosos estaban puestos por un dependiente sin poder especial que le atorizara para ello y tales operaciones no se habían comprendido ni podido comprender en la confir-

(1) Recurso de casación de 18 de Marzo de 1875; *Gaceta* de 1.º de Junio del mismo año.

(2) Art. 467 del antiguo Código de Comercio.

(3) González Huebra, *Derecho Mercantil*, edic. de 1859, tomo I, pág. 332.

(4) Arts. 467 y 435 del antiguo Código de Comercio, y Recurso de casación de 29 de Noviembre de 1871.

(5) Recurso de injusticia notoria de 16 de Octubre de 1861; *Gaceta* de 19 del mismo mes y año.

mación ó aprobación expresa dada por el principal á otros distintos del mismo dependiente, carecían de valor y eficacia (1).

Si faltare en el endoso la expresión del valor ó de la fecha, no se transmitía la propiedad de la letra, produciendo en este caso el efecto de una comisión de cobranza á favor de la persona á quien al parecer se quiso ceder la letra (2). La anteposición de la fecha no quitaba fuerza al endoso, sino que hacía responsable al endosante de los perjuicios que por este hecho causare al portador, sin perjuicio de la pena de falsedad si hubiese obrado con dolo (3). En caso de no contener la firma del endosante ó de quien lo representare, ó bien se hubiese omitido la indicación de la persona á la que se traspasaba la letra, es evidente que no producía efecto alguno, pues que en entrambos casos carecía de una de las circunstancias esenciales en todos los contratos (4). Cuando el endoso aparecía firmado en blanco, producía todos los efectos á favor del portador de la letra, quien podía llenarlo á su arbitrio; sin embargo, al efecto de impedir en lo posible semejante práctica, la ley negaba acción alguna para reclamar valor de la letra que hubiere cedido en esta forma (5) al que firmase los endosos en blanco. Podía la letra de cambio endosarse en cualquier tiempo y por cual-

(1) Con arreglo á dicha sentencia, según el art. 435 del antiguo Código, todos los que ponían sus firmas á nombre de otro en las letras de cambio, como libradores, endosantes ó aceptantes, debían hallarse autorizados para ello con poder especial de las personas en cuya representación obraren y expresarlo así en la antefirma; estableciéndose también en el art. 189, que no era lícita á los mancebos de comercio, entre otras operaciones, las de endosar letras, ni suscribir ningún documento de cargo ni descargo sobre las de comercio de sus principales sin tener poder suficiente, y como en el caso á que se refiere la sentencia, los endosos fueron puestos en las letras por un dependiente de la Sociedad, sin tener poder especial que le autorizase para ello, y estas operaciones no se comprendieron en la confirmación ó aprobación expresa que el principal de la casa había dado á otras distintas del mismo dependiente, y además, aunque quiera suponerse que por dicha aprobación se debiera entender autorizado el referido dependiente para otras operaciones, esto no podía aplicarse á los endosos de las letras, por cuanto para ellos se necesitaba precisamente poder especial. (Sentencia de 29 de Noviembre de 1871; *Gaceta de Madrid* de 3 de Diciembre del mismo año.)

(2) Art. 468 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 471 de id.

(4) Art. 469 de id.

(5) Art. 471 del antiguo Código de Comercio, y sentencias de 12 de Julio de 1873, 20 de Mayo de 1876 y 26 de Diciembre de 1878.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

quiera persona que tuviere la propiedad de la misma, ya fuese en calidad de tomador, ya en virtud de endoso, exceptuándose el caso en que la letra fuese *perjudicada*, ó sea aquella que no se había presentado á su debido tiempo para la aceptación ó pago, ó que no hubiese sido protestada dentro del término legal, en el caso de haber aceptado ó pagado; cuya letra desde el momento que fuese perjudicada no admitía el endoso propiamente tal, y si éste se pusiere, equivalía á una cesión ordinaria (1). Tampoco anula los endosos la antidata, pero hace á sus autores responsables de los daños y perjuicios que se ocasionaren y pueden además incurrir en pena por el delito de falsedad si hubo fraude (2). En la firma en blanco cabe que el cesionario antidate el endoso al tiempo de llenarlo, y si lo hace, como autor de la falsedad, quedará sujeto á las responsabilidades y penas consiguientes (3).

Suscitaron algunos autores la cuestión de si podían tacharse los endosos, y desde luego que el antiguo Código de Comercio no lo prohibía, la práctica lo había admitido y los Tribunales lo aceptaban como un hecho legal (4), creyeron algunos autores que debía aceptarse como cosa corriente, y es que no había inconveniente en que se tachasen, siempre y cuando no se rompiere el encadenamiento entre los que por medio de él habían transmitido la propiedad de la letra y quedare en favor del tenedor la responsabilidad de todos los que hubiesen sido endosantes. Tachar un endoso para sustituirlo por otro, haciéndolo el legítimo dueño de la letra antes de desprenderse de la propiedad de la misma, equivalía á dejarlo intacto, y anularlo por medio de una nota puesta á continuación en que se expresara que aquél había quedado sin efecto. En los giros hechos por el Gobierno se prohibió que se borraran, debiéndose hacer constar la cesión de las letras y libranzas, aun en el caso de retroceso por nuevos endosos (5); mandándose además

(1) Art. 474 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 470 de id.
(3) González Huebra, *Curso de Derecho Mercantil*, tomo I, pág. 333.
(4) Martí de Eixalá y Darán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edic. de 1879, nota *a* de la pág. 224.
(5) Real orden de 28 de Marzo de 1840, y González Huebra, *Derecho Mercantil*, págs. 335 y 336, nota, tomo I.

que no se admitieran las que tuvieren tachaduras y enmiendas, ni se pusieren decretos para cobrar á buena cuenta, con el fin de impedir el pago por completo de las que estuvieren satisfechas en parte.

9.—Trataremos ahora de las obligaciones que dimanan de la letra de cambio, ó se contraen por ocasión de ella, con arreglo á la legislación anterior al vigente Código de Comercio. Son múltiples y complexas las relaciones que nacen de una letra de cambio (1), y dan distinta actitud y denominación á los que intervienen en ella, distinguiéndose entre el *librador*, que crea ó gira la letra por su cuenta; *librador por cuenta*, el que la expide ó gira por orden y cuenta de un tercero; *ordenador*, aquel por cuya orden y cuenta libra la letra un tercero; *librado*, aquel á quien se manda pagar la letra ó contra quien se gira; *recomendatario ó indicado*, aquel á quien el librador ó endosante ruegan que acepte y pague la letra, á falta de aquel contra quien va girada; *aceptante*, el que admite el mandato de pagar la letra; *aceptante por intervención, por honor ó por protesto*, el que, á falta de aceptación por parte del librado ó indicado, acepta por honor á la firma del librador ó de uno de los endosantes; *avalista*, el que, siendo extraño á la letra de cambio, afianza su pago por una obligación particular que le constituye garante solidario con uno ó más de los ya obligados; *pagador*, el que paga la letra; *domiciliario*, aquel á cuyo domicilio es pagadera la letra, cuando es otro distinto que el que tiene aquel contra quien se ha girado; *tomador ó beneficiario*, el que adquiere la letra de cambio en pago de los valores que entrega por su cuenta; *tomador por cuenta*, el que recibe la letra en pago de los valores que entrega de orden y cuenta de otro; *endosante*, el que trasmite á otro la propiedad de la letra por vía de endoso, y *portador*, el propietario de la letra al vencimiento, y aun po-

(1) Puede consultarse con fruto Pothier, *Discurso sobre las letras de cambio;* y especialmente Pardessus, *Traité du contrat des lettres de change*, 1809, 2 vol.; Schiebe, *Traité theorique et pratique des lettres de change*, 1819; Yèche, *Traité de la lettre de change et du billet à ordre*, 1846; y finalmente, Nouguier, *Traité des lettres de change;* y entre los españoles, *Tratado legal sobre las letras de cambio, libranzas, vales, pagarés, billetes á la orden y cartas-órdenes de crédito*, Madrid, 1845, por D. Ruperto Navarro Zamorano.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dríamos añadir *cedente* y *cesionario*, los que la ceden y adquieren por vía diferente del endoso.

Entre el librador y el tomador se celebra el contrato de cambio, y en virtud del mismo el librador contrae la obligación de hacer efectiva al tomador ó á su orden, y en el punto designado en la letra, la cantidad por la que ésta se ha girado, agregándose á esta obligación, llamada definitiva, otras que tienen en parte el carácter de preliminares para el cumplimiento de aquélla (1). Es la primera la de dar al tomador cuantos ejemplares pida de la letra, ó sean segundas, terceras, etc., expresando desde la segunda en adelante que la letra no se considerará válida sino en defecto de haberse hecho el pago en virtud de la primera ú otra expedida anteriormente (2), cuya obligación pesa sobre el librador, ya por la posibilidad de pérdida de la letra, ya porque, al emitirse un documento de esta clase, se conviene en que se ponga en circulación, lo que con frecuencia hallaría graves dificultades, si mientras se procura la aceptación del pagador por medio de un ejemplar, no se tuviera otro para darle una dirección opuesta al efecto de negociarlo. Otra obligación de la misma clase contrae el librador, y es la de hacer provisión de fondos en poder del pagador para que la letra sea satisfecha (3). Esta provisión se entiende hecha cuando al vencimiento de la letra el librador acreditare de aquel contra quien estuviere girada una cantidad igual ó mayor al importe de la misma letra (4). Hay además una provisión, que podemos llamar imaginaria, y tiene lugar en el supuesto de que el que dió la letra estuviere autorizado por la persona contra la cual va girada, para librar hasta la cantidad por la que se libró (5). El cumplimiento de la obligación no

(1) Véase Blas Díaz Mendivil, *Tratado legal sobre las letras de cambio*, 1840, y Navarro Zamorano, *Tratado legal sobre las letras de cambio*, en que se completan las obras de dicho Díaz Mendivil, así como los de Tapia, *Tratado de Jurisprudencia Mercantil*; Pita Pizarro, *Lecciones de comercio*, aprovechándose de los trabajos de Pothier, Merlín, Pardessus, Vicens, Rogron, Nouguier y otros.

(2) Art. 436 del antiguo Código de Comercio y sentencia del Tribunal Supremo de 27 de Junio de 1873.

(3) Art. 448 de id.

(4) Art. 450 de id. y sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 7 de Enero de 1873.

(5) Art. 451 del antiguo Código de Comercio.

eximirá, por lo general, al librador de la obligación principal ó definitiva que contrae; sin embargo, cuando la provisión fuese real ó efectiva, queda libre de toda responsabilidad dicha persona, si el portador no hubiese cumplido con las formalidades á que se entiende sujetarse por el mero hecho de tomar la letra. Si la provisión fuere imaginaria, en ningún caso deja de ser responsable de la falta de pago (1). Otra obligación de la misma especie pesa sobre el librador cuando la letra es de aquellas que pueden y deben presentarse á la aceptación, y es la de afianzar por el valor de la letra ó depositar su importe, si no consiente en satisfacerla junto con los perjuicios, siempre que la aceptación no hubiese podido obtenerse (2). Las obligaciones del librador son las mismas, con arreglo al antiguo Código de Comercio, aunque gire la letra por cuenta de una tercera persona, salvas las acciones que contra este tercero pudiesen corresponderle para conseguir la indemnización (3). Ocioso parece advertir, dicen los Sres. Martí y Durán y Bas, que si la letra ha sido transmitida, las obligaciones del librador se entienden á favor del que sea portador de la misma, quien en fuerza del endoso ocupa el lugar del tomador, según dispone el art. 452 del antiguo Código de Comercio.

Veamos las obligaciones del tomador respecto del librador con arreglo á la legislación antigua. Desde luego el tomador se obliga á un equivalente de la cantidad que el librador le manda pagar en cierto punto; pues no debe olvidarse que el contrato de cambio, que sirve de base á la letra, es por su naturaleza bilateral. Dicha obligación resulta cumplida en el acto, si la letra se da por valor en efectivo ó en géneros, y ha de cumplirse cuando la letra es por valor entendido ó en cuenta, en cuyo caso el tenedor está tenido á favor del librador al abono de dicho valor, en la forma y con las condiciones que hubiesen convenido al celebrar el contrato de cambio; y semejante obligación no se halla descrita en la letra, sólo aparece indicada en ella, siendo preciso buscar sus condiciones en otra

(1) Arts. 452, 453 y 454 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 465 de id.

(3) Art. 449 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

parte, ya sea en otro documento, ya en la correspondencia, ya en los libros (1).

10. Veamos las obligaciones del pagador respecto del librador. Observan los autores, que por el mero hecho de girarse una letra, es claro que no existe contrato alguno entre el librador y la persona á quien se manda pagar, en cuyo caso tenemos un mandato de pago de parte del primero, no existiendo contrato mientras el mandatario designado no haya consentido, ya sea expresa, ya tácitamente, ya por presunción de la ley. Se entiende que hay el consentimiento de parte del pagador, cuando hubiese manifestado al librador que podía girar contra él hasta cierta cantidad, igual ó mayor á la de la letra; y de consiguiente, quedaba obligado á pagarla á su vencimiento, y además á aceptarla previamente en los casos en que hubiere lugar á la aceptación, y no cumpliendo, debe, según las reglas del mandato, indemnizar al librador de los perjuicios que le hubiere causado; á no ser que hubiese sobrevenido un cambio en el crédito de esta persona, que infundiera justo temor de que no podría satisfacer lo que por él se adelantare (2); entiéndase, empero, que esto no libra al pagador respecto del portador cuando la letra estuviese aceptada (3). Resulta igualmente el consentimiento del pagador, ó sea la aceptación del mandato, del mero hecho de ponerse la aceptación en la letra. Puede el pagador aceptar el mandato con la condición de hacérsele fondos antes del vencimiento; y en este caso, si la condición se verifica, queda obligado á resarcir los perjuicios que ocasione al librador (4), á menos que hubiese sobrevenido un cambio en el crédito de esta persona que infundiera justo temor de que no podría satisfacerse lo que por él se adelantare. Hacen observar ilustres tratadistas, que entiéndase que esto no libra al pagador respecto del portador cuando la letra estuviere aceptada (5). Resulta también el consentimiento del

(1) Art. 428 de id., sentencia de 7 de Enero de 1873, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edic. cit., pág. 226.
(2) Arts. 451 y 125 de id.
(3) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 227.
(4) Art. 451 del antiguo Código de Comercio.
(5) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit.

pagador, ó sea la aceptación del mandato, del mero hecho de ponerse la aceptación en la letra; y por fin, puede el pagador aceptar el mandato con la condición de hacérsele fondos antes del vencimiento; y en este caso, si la condición se verifica, queda obligado á resarcir los perjuicios que causare al librador por no haber aceptado ó pagado la letra; y si la provisión no se le hace, de nada responde al librador, sin perjuicio de la acción que corresponda al portador, en el supuesto de haberse aceptado la letra (1).

Suscitan los autores la cuestión de si la persona contra la cual se gira la letra es deudora del librador, y preguntan: ¿esta sola circunstancia la constituirá en obligación de aceptarla ó pagarla? Parece, dicen los Sres. Martí de Eixalá y Durán y Bas (2), que jamás podrá ser responsable de los perjuicios que ocasione no aceptando, atendido que nadie puede ser precisado á que convierta una deuda en otra, sobre todo si la segunda, aunque de igual cantidad que la primitiva, es de condición más rigurosa. Opinan dichos autores que en cuanto al pago no hay la misma razón; por el contrario, parece á primera vista que quien debe al librador es responsable de los perjuicios que le causa no pagando lo que aquél acredita, en vista de una letra en que se le manda satisfacerlo; sin embargo, hay motivo de duda, según dichos autores, si se atiende que por este medio podía agravarse la condición de un deudor, que aunque no sea insolvente, puede hallarse agobiado, causándole gastos á que no ha entendido sujetarse al contraer una deuda ordinaria, la que, aunque se demande judicialmente, da lugar á ciertas dilaciones, durante las cuales la venta de unos géneros, el vencimiento de una letra ó pagarés ponen en el caso de satisfacer á su acreedor (3). Los Sres. Martí de Eixalá y Durán y Bas, créen que no se refiere á este caso el art. 451 del antiguo Código de Comercio, y sí el anterior, en que se hizo provisión á la persona que con esta condición se había comprometido á pagar la letra. Nosotros, á pesar de la respetable opinión de los

(1) Art. 451 del antiguo Código de Comercio.
(2) *Instituciones de Derecho Mercantil*, pág. 227.
(3) Pardessus, *Cours du droit commercial*, tomo II, núm. 364.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mencionados tratadistas, creemos que, con arreglo á los artículos 450 y 451 del antiguo Código de Comercio, cuyo texto es claro, cuando la persona contra quien se libró es deudor del librador ó del tercero, por cuya cuenta se hizo el giro de una cantidad igual ó mayor al importe de la misma letra, si la persona contra quien se gira no *acepta*, lo mismo que si no *paga*, es responsable de todos los gastos á que se refiere el citado artículo 451. En el supuesto de haberse aceptado expresa ó tácitamente el mandato por el pagador, queda éste obligado hacia el librador: 1.°, á aceptar la letra en los casos en que haya lugar á requerir la aceptación; y 2.°, á efectuar el pago al vencimiento, y en el caso de no cumplir, al resarcimiento de los perjuicios. Girada una letra por el saldo que resulte de operaciones entre dos casas de comercio, si dicho giro, aunque aceptado, es protestado después por falta de pago, queda el saldo en toda su fuerza y vigor, sin que la obligación primitiva se tenga por modificada (1). La aceptación debe concebirse necesariamente con la fórmula de *acepto* ó *aceptamos*, seguida de la firma, pues que en otros términos sería ineficaz (2). Ha de expresar la fecha, si la letra estuviere girada á un plazo contado desde la vista ó presentación; y si rehusare hacerlo, la aceptación no será ineficaz, sino que el plazo se contará desde que el portador pudo presentar la letra sin atraso de correo. Además, cuando la letra fuere pagadera en distinto lugar de la residencia del mismo pagador, indicará éste en la aceptación el punto donde debe pagarse, y por fin, la aceptación ha de ser pura, esto es, sin condición alguna; empero puede limitarse á menor cantidad de la que contenga la letra, salva la responsabilidad para con el librador (1). El pagador ha de poner la aceptación en el mismo día en que el portador de la letra se la presente para este efecto; y si teniendo en su poder la letra de consentimiento del tenedor, dejare pasar dicho día sin devolverla, se entiende que se ha sujetado al pago, aunque no hubiese puesto la aceptación (2). Los tratadistas creen que la aceptación ha de ponerse por el pagador en la misma letra y no en documento separado, y que esto es de la esencia del acto: 1.°, porque la sencillez es elemento de la letra como instrumento de crédito; 2.°, porque la ley claramente parte del supuesto que es en la letra misma donde la aceptación ha de ponerse, y lo manifiesta, ya al usar de las palabras *ha de ponerse la aceptación, el ejemplar de su aceptación*, ya dándonos una fórmula que era incompleta para un documento separado, y que evidentemente está concebido para usarla en la misma letra (3).

En cuanto al pago, al efecto de dejar cumplido el mandato, ha de hacerse en las monedas designadas en la letra, ó en la cantidad equivalente de monedas efectivas del país, si aquélla estuviere concebida en monedas imaginarias (4), y precisamente en monedas efectivas del país donde se haga el pago, haciendo el cómputo á uso y costumbre de la plaza; y son también, generalmente hablando, condiciones precisas para el mismo efecto: 1.°, que el pago se verifique en la totalidad y á persona legítima, esto es, al verdadero propietario de la letra; y 2.°, que se haga al vencimiento de ésta; y por fin, en vista del ejemplar al cual se hubiese puesto la aceptación, cuando ella hubiere tenido lugar. El ofrecimiento de una parte del valor de la letra no equivale ni al cumplimiento parcial del mandato, á no ser que el portador consienta en recibir dicha parte (5). El pago hecho á persona conocidamente ilegítima no aprovecha al pagador, teniéndose por hecho á persona legítima el que se hace al portador de la letra cuando ésta hubiere vencido, á no ser que mediase embargo con motivo de pérdida ó robo de la letra,

(1) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 28 de Abril de 1865; *Gaceta* de 6 de Mayo del mismo año. El segundo considerando de dicha sentencia dice: «Considerando que, si bien para la satisfacción de este saldo se giraron y fueron aceptadas por Perier las ocho expresadas letras, este giro no constituyó una obligación nueva que extinguiese ni modificase la que Perier tenía á favor de la casa de Cucurny, sino que fué simplemente un medio de dar á ésta el debido cumplimiento; y no habiéndose realizado, por cuanto Perier dejó de pagar las letras á sus respectivos vencimientos, dando lugar á que fueran protestadas y volvieran á poder de Cucurny y Compañía, quedó aquella obligación subsistente y en toda su fuerza y vigor.»

(2) Art. 456 del antiguo Código de Comercio.

(1) Arts. 455 á 459 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 460 y 461 de id.

(3) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 229.

(4) Art. 494 del antiguo Código de Comercio.

(5) Arts. 502 y 510 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ó por haber quebrado el portador, ó bien que por alguna de las mismas causas hubiese solicitado una persona conocida la retención del importe de la misma letra, en cuyo caso el pagador ha de suspender el pago por todo el día de la presentación, y no por más tiempo, si no se le pusiere embargo formal (1). Si el pago se verifica antes del vencimiento, no aprovecha si después resultare haberse hecho á un portador ilegítimo (2). Por persona legítima, á los efectos del artículo del Código de Comercio y de la doctrina, se entiende aquella á cuyo favor se endosó la letra, con tal que el endoso reuna las formalidades externas que la ley mercantil requiere, y entre ellas la firma del endosante (3), cuyo defecto autoriza á suspender el pago interin no se subsanase. Tampoco aprovecha el pago tratándose de letra aceptada, si se hizo sobre un ejemplar que no sea el de la aceptación, y después de presentarse una tercera persona, legítima portadora del ejemplar en que aquélla se hubiese puesto; sin embargo, en el mismo caso puede y debe satisfacer la letra el pagador, si el portador le afianzare el valor de la misma (4). Las letras no aceptadas podrán válidamente satisfacerse por el pagador, después del vencimiento y no antes, en vista de cualesquiera ejemplares, ya sean segundas, ya terceras ú otras (1). Cuando la letra se dijere perdida, sea ó no aceptada, no ha de satisfacerla el pagador, y sí depositar su valor, siendo requerido por la persona que dice ser el propietario de ella; empero en el mismo supuesto, si se tratara de letra girada fuera del Reino, en Ultramar, es obligación del pagador satisfacerla al que pruebe ser el propietario de ella por sus libros y por la correspondencia, ó bien por certificación de corredor, con tal que dicha persona diere fianza idónea (2). Hasta el presente hemos considerado al pagador en relación con el librador, atendiendo únicamente á la obligación que contrae en virtud del mandato que éste le confirió, hecha abstracción de los derechos del propietario de la letra, pasando á ocuparnos ahora de las obligaciones del librador respecto del pagador y del endosante, respecto de aquél á quien hubiere transmitido la letra, y de éste respecto del primero, del pagador respecto del portador de la letra, etc., etc.

(1) Arts. 496 á 499 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 495 de id.
(3) Véase sentencias del Tribunal Supremo de Justicia de 27 de Junio de 1873, *Gacetas de Madrid* de 10 de Octubre de 1873, 31 de Diciembre de 1877 y 4 de Febrero de 1878. En la primera de estas sentencias se ha establecido que, «según lo dispuesto en el art. 495 del antiguo Código de Comercio, no queda exonerado de la responsabilidad de la letra el que hubiese hecho el pago antes de su vencimiento, no justificando haberle verificado al tenedor de la misma ó á su legítima representación, y que habiéndose presentado el ejemplar segundo de la letra antes del vencimiento, no podía menos de ser eficaz para su aceptación y pago, á no ser que careciese de la expresión de ser válido en defecto del primer ejemplar, cuya circunstancia esencial no ha sido negada por el tomador de la letra, ni por tanto servídole de excepción para no aceptar, cuya única excepción ó la de haber pagado el primero á persona legítima sólo podría haber eximido de aceptar y pagar el segundo, según la letra y espíritu del art. 496 del antiguo Código de Comercio; y hallándose plenamente probado que N. aceptó el primer ejemplar de la letra, esta aceptación no puede menos de ser suficiente para obligar al pago del segundo, habiéndose presentado éste antes del vencimiento y no habiéndose justificado el pago del primero á la representación legítima del portador de ella.»
(4) Arts. 503 y 504 del antiguo Código de Comercio.

11.—Siempre que el pagador diere cumplimiento al mandato, el librador está obligado á reembolsarle de las cantidades que hubiere satisfecho; y en el supuesto de hallarse hecha la provisión de fondos, deberá abonarle dichas cantidades en cuenta; sin embargo, aun cuando el pagador hubiese faltado á su obligación, tiene derecho á reclamar las cantidades satisfechas en cuanto hubiesen aprovechado al librador, salvo el abono de los perjuicios que éste hubiere sufrido por no haberse desempeñado exactamente el mandato. Así tendrá lugar en el supuesto que se pagare parte de una letra aceptada por el todo; también en el caso de haberse pagado la que se había rehusado aceptar, sin embargo de tener prometido aceptarla el pagador, y en otros casos análogos. Tal es, considerada en abstracto, la obligación que el librador contrae para con el pagador; empero es evidente que puede hallarse modificada, así en cuanto al tiempo, como por lo que mira á la forma de la indemnización ó abono, en virtud de convenios ó arreglos que hubiesen tenido lugar entre las referidas personas; convenios que resulten

(1) Art. 505 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 507 y 508 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de los libros, de la correspondencia ó de escritura privada (1).

Por lo que se refiere á las obligaciones del endosante respecto de aquel á quien hubiere transmitido la letra, y de éste respecto del primero, debe observarse que el que transmite una letra por endoso, como cedente de un crédito, responde de la existencia de éste, y por ser el crédito de la clase de los endosables, y de naturaleza privilegiada, responde no sólo de la solvabilidad del deudor, sino también de la resistencia al pago, de modo que, apareciendo ésta y hallándose justificada en legítima forma, ha de reembolsar el capital de la letra, junto con los gastos y los perjuicios inmediatos, al cesionario ó al que fuere portador de la letra, y que por consecuencia se halla representando mediata ó inmediatamente á dicho cesionario (2). Así, pues, el endosante no se obliga en calidad de nuevo fiador, sino como codeudor con el librador, los demás endosantes y el aceptante. Además de esta obligación, idéntica á la que en definitiva contrae el librador, pesan también sobre el endosante la de dar, ó mejor, proporcionar á su cesionario cuantos ejemplares de la letra le convengan, la de afianzar por el valor de ésta, ó depositar su importe, caso de ser protestada por falta de aceptación, y también en cierta manera la de hacer la provisión. En cuanto á la de afianzar, no cabe dificultad alguna; viniendo el caso de no aceptación, el portador de la letra puede á su arbitrio dirigirse para dicho efecto con-

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, página 231.

(2) Arts. 473, 534 y 535 del antiguo Código de Comercio, y sentencia de 22 de Mayo de 1865; *Gaceta de Madrid* de 28 del mismo mes. En dicha sentencia se establece: 1.° Que con arreglo á lo dispuesto en el art. 434 del antiguo Código de Comercio, el endoso de una letra, sea ó no comerciante el que lo ponga, produce garantía del valor de la letra endosada, salva la reserva del fuero respectivo á los endosantes que no fueren comerciantes. 2.° Que según lo prevenido en los artículos 473 y 534 de dicho Código, el endoso produce en todos y en cada uno de los endosantes la responsabilidad al afianzamiento del valor de la letra en defecto de aceptación, y á su reembolso, con los gastos de protesto y recambio, si no fuese pagada á su vencimiento. 3.° Que al tenor del art. 549 del propio Código, para hacer efectivo el reembolso del importe de una letra, de los gastos del protesto y del recambio, el portador de ella ha de girar una nueva á cargo del librador ó de uno de los endosantes. Y 4.° Que las obligaciones impuestas respectivamente al librador y endosantes son por su misma naturaleza personales.

tra el librador y cualquiera de los endosantes (1). Por lo que mira á las segundas, terceras ú otros ejemplares de la letra, el portador, al cual convengan, se dirigirá contra el que se la endosó, éste á su inmediato endosante, y así sucesivamente hasta llegar al librador, y cada una de estas personas está obligada á hacer por su parte lo que está en su derecho para alcanzar el ejemplar que se solicita (2). Si un endosante tuviere en su poder ejemplares duplicados, cumplirá con entregarlos; en defecto de tales ejemplares, y háyase ó no adoptado el medio directo para conseguir una segunda ó tercera, todo endosante debe dar á su tomador, cuando se lo pida, copia de la letra, con inclusión de los endosos que contenga (3). El endosante viene obligado á hacer la provisión de fondos, entendiendo bajo este nombre, respecto de esta persona, el desembolso del valor de la letra, ya en efectivo, ya en obligación; y en efecto, el endosante que se halla á cubierto de este valor incurre en igual responsabilidad que el librador que no hubiere cumplido haciendo la provisión efectiva (4). Por lo que mira al que recibe la letra en virtud del endoso, contrae á favor del endosante una obligación de la misma especie que la del tomador primitivo respecto del librador.

12.—Veamos las obligaciones del pagador respecto del portador de la letra con arreglo al antiguo Código de Comercio. El pagador no contrae obligación alguna para con el portador ó propietario de la letra mientras no hubiere dado la aceptación, por más que hubiese ofrecido al librador el aceptarla y

(1) Art. 465 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 509 de id.

(3) Art. 467 de id.

(4) Art. 541 de id. En sentencia de 1.° de Abril de 1887 (tomo LXI, página 505, de la colección de sentencias de lo civil que publica la *Revista de Legislación y Jurisprudencia*) se dispone que, según los artículos 432 y 448 al 452 del antiguo Código de Comercio, girada una letra de cambio por cuenta de un tercero, es de cargo de éste y no del librador el proveer de fondos á la persona contra quien se giró, la cual en el hecho de aceptar y pagar la letra librada en esa forma, se entiende que lo hace en nombre y por mandato de dicho tercero, no alcanzando otra responsabilidad al librador que la que siempre tiene en los respectivos casos de falta de aceptación ó de pago en favor del tomador de la letra, y de las personas que la fueron sucesivamente adquiriendo y cediendo hasta el último tenedor

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

pagarla; porque si bien en el hecho de girar la letra, seguido ó precedido de semejante ofrecimiento, resulta perfeccionado el contrato de mandato entre el librador y el pagador, no nace de aquí contrato alguno, ni otra causa legítima de obligar entre el pagador y el propietario de la letra. Podrá éste ejercer las acciones que para la indemnización corresponden en semejante caso al librador contra el pagador, si aquél se las cediere, y no de otra suerte. Después de la aceptación tenemos ya una promesa de pago de parte del pagador aceptante, á favor de la persona que le ha presentado la letra ó del que al vencimiento sea portador de ella por endoso, atendido que esta promesa ha recaído en un documento á la orden; y como la aceptación ha de ser puramente concebida, queda desde entonces obligado al pago de la letra, sin que pueda objetar la falta de provisión ni oponer otro recurso, á no ser el que se funda en la falsedad del documento (1) y las excepciones contenidas en la ley de Enjuiciamiento civil (2). En cuanto al pago, debe efectuarse con arreglo á los principios que regulan la obligación que en fuerza del mandato contrae el pagador respecto del librador, pues que en los mismos casos en que queda cumplido un mandato de pagar á cierta persona ha de resultar satisfecha la promesa de pago que el mandatario hizo á la misma persona con arreglo al mandato (3). Se ha establecido que la letra de cambio aceptada es título que lleva consigo aparejada ejecución y constituye al aceptante en la obligación de pagarla, sin que puedan favorecerle otras excepciones que las expresadas en los artículos 1465, en relación con el 1464 de la ley de Enjuiciamiento civil, quedando empero á salvo su derecho para ejercitarlo en el juicio correspondiente sobre la ineficacia ó nulidad de aquel contrato, debiendo los Tribunales subordinar á estos principios el criterio con que han de resolver las cuestiones que surjan en el juicio ejecutivo sobre admisión de prueba, prórroga ó suspensión de término, dentro

(1) Arts. 462 y 463 del antiguo Código de Comercio, y sentencias de 3 de Febrero de 1862 y 6 de Marzo de 1876.

(2) Arts. 1464 y 1465 de la ley de Enjuiciamiento civil.

(3) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edición de 1879, pág. 234 y anteriores.

del cual deben recibirse, conforme á lo dispuesto en los artículos 1469 y 1470; y por fin, que aceptada una letra de cambio, no afectan bajo ningún concepto á las excepciones admisibles en el juicio ejecutivo sobre pago de su importe, la de que el ejecutado firmó la aceptación inducido á engaño y adolecía la letra de la tacha de falsedad civil por ser falsa su causa, en razón á no haber recibido aquél la mercancía á cuyo precio se refiere dicho documento (1).

13.—Veamos las obligaciones que resultaban de la especie de afianzamiento ó garantía,—llamada *aval*. La obligación que pesa sobre el librador y endosante respecto del portador de la letra, puede ser objeto del afianzamiento ordinario; pero es más común garantirla por medio de un afianzamiento especial para esta clase de obligaciones, y que es conocido con el nombre de aval (2). Esta obligación accesoria, que se contrae por una tercera persona, ha de constar por escrito, ya sea en la misma letra, ya en documento separado, sea público ó privado, sea escritura ó carta, y como quiera que la ley no marca la fórmula, parece que si se hace constar en la misma letra, bastará la firma de la persona que presta la garantía precedida de las palabras *por aval;* pues que, definida por la ley y el uso esta palabra, ella sola, cuando se emplea en la letra, indica la obligación que se contrajo. Parece también que el mismo valor tendrá la sola firma del avalista, siempre y cuando por la redacción del documento no pueda presumirse que son los dos principales obligados. Hallándose el aval concebido en términos generales, el que presta semejantes garantías queda obligado en calidad de codeudor con el librador y los endosantes;

(1) Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de Junio de 1888, tomo LXIV, pág. 81, de la colección de sentencias dictadas en asuntos civiles que publica la *Revista de Legislación y Jurisprudencia*.

(2) Art. 475 del antiguo Código de Comercio y sentencia de 14 de Noviembre de 1862; *Gaceta* de 20 del mismo mes y año. En ella se declara que *el aval* constituye una obligación independiente de la que lleva el documento garantido con él, circunscrito á las letras de cambio por el art. 475 del antiguo Código de Comercio. Véase además la sentencia de 26 de Junio de 1872, *Gaceta de Madrid* de 4 de Julio del mismo año, en la que se establece que el art. 475 del antiguo Código de Comercio se limita á establecer que el pago de una letra puede afianzarse por una obligación particular independiente de la que contrae el aceptante y endosante.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

empero nada impide que limite su obligación, ya en la cantidad, ya en el modo, ora afianzando únicamente la obligación del librador, ó de uno solo de los endosantes (1). Hacen observar ilustres tratadistas que parecerá tal vez á primera vista que siendo una misma la obligación del librador y de los endosantes, serán iguales los efectos del aval concebido en términos generales y el que se concreta á una de estas personas; sin embargo, por más que la obligación sea la misma, puede subsistir respecto del librador y hallarse libres los endosantes, ó bien quedar en pie en cuanto á un endosante que se halla cubierto del valor de la letra, mientras que los demás, junto con el librador que hizo la provisión de fondos, vengan á quedar exentos de toda responsabilidad. A esto se agrega que si el obligado, en calidad de aval, paga por el librador, sólo tiene recurso contra esta persona para la indemnización, al paso que si paga por uno de los endosantes, puede recurrir contra éste, los que le precedan y el librador (2). De otra parte, las personas cuya obligación ha sido garantida por medio de aval, están obligadas á indemnizar al que lo ha prestado, ya sea en virtud de mandato, ya en calidad de *negotiorum gestor*, y esta obligación es evidente que pesará sobre aquel por quien el dador del aval hubiere pagado. Además, en el mismo caso de haber éste satisfecho la letra, sucederá en los derechos del portador contra el aceptante y contra el librador y los endosantes, excepto aquellos cuya obligación no hubiere garantido, y que mediata ó inmediatamente se les ha transmitido la letra por el endosante á quien el aval se refiere.

14.—Ocupémonos de las obligaciones que dimanan de la intervención de un tercero en la aceptación y pago de la letra de cambio, teniendo presente el caso del pagador que ni acepta ni paga, por cuyo motivo se ha de levantar el protesto. En este caso puede intervenir un tercero, dando su aceptación en el primer caso y efectuando el pago en el segundo, cuya intervención se hace constar á continuación del protesto, bajo la firma del interviniente y del escribano, lo cual, al parecer de

(1) Arts. 478 y 479 del antiguo Código de Comercio.
(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 235.

algunos tratadistas, no excluye el que la aceptación se ponga además en la misma letra cuando la intervención es para aceptar, y así lo hemos visto repetidas veces en la práctica, con la cláusula de *acepto por honor á la firma de Fulano de Tal*.

Si varias personas concurrieren para intervenir en la aceptación ó pago de la letra, será preferido el que pretenda hacerlo por el librador, esto es, el que se presente en calidad de *negotiorum gestor* ó mandatario de éste, y si todos pretendieren intervenir por endosantes, será preferido el que lo haga por la fecha más antigua (1). El art. 533 del antiguo Código de Comercio habla únicamente de los que intervienen para el pago; pero se ha observado que la razón de preferencia es la misma en el caso de aceptación. En efecto, la ley se decide por el que deja menor número de personas obligadas; ahora el que interviene aceptando el librador, si bien no libra desde luego á los endosantes, se compromete á verificarlo mediante la aceptación. Según algunos tratadistas, el propio artículo se refiere, al parecer, á los que intervienen en calidad de *negotiorum gestores;* y, sin embargo, atendido el espíritu de la disposición, creen debe extenderse á los que obran en virtud de mandato, no habiendo distinción entre unos y otros en el caso que ella comprende; así, pues, si pretende uno intervenir por el librador, será preferido, aunque se presente otro con mandato de uno de los endosantes, toda vez que el primero tiende á extinguir más obligaciones, ó lo que es igual, á liberar de responsabilidad á mayor número de personas, cuyos intereses no deben salir perjudicados por la mera voluntad de uno de los codeudores. Cuando dos ó más se presentaren á intervenir por una misma persona, librador ó endosante, es evidente que ante todo deberá ser preferido el que obre en virtud de mandato de dicha persona, porque existiendo mandato para un objeto, no cabe respecto de él la *negotiorum gestio*, y en falta de mandato de parte de la persona por la cual se trata de intervenir, no se halla razón de preferencia entre las que pretenden hacerlo fuera del orden en que se han presentado.

No cabe duda de que aceptando una letra por intervención,

(1) Art. 533 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

queda obligado el aceptante al pago respecto del propietario de ella, de la misma suerte que si se hubiese girado contra él (1). Además, en calidad de *negotiorum gestor*, de la persona por la cual hubiese intervenido, está obligado á hacer cuanto esté de su parte para no causar el menor perjuicio á dicha persona; de ahí es que debe darle aviso de la aceptación por el correo más próximo, á fin de que no provea inútilmente por otro lado para el pago de la letra, y del mismo principio se sigue que saldrá responsable de los daños que sufra la misma persona por no pagarse la letra, mayormente cuando se hubieren presentado otros para intervenir. De otra parte, el que paga por intervención una letra, háyala ó no previamente aceptado, tiene derecho á la indemnización contra la persona por la cual intervino, y representando los derechos del portador puede dirigirse, no sólo contra ella, sino contra los que á ésta sean responsables del valor de la letra (2).

15.—Veamos ahora las formalidades que debía llenar el portador de la letra para conservar íntegros sus derechos, con arreglo á la legislación anterior al vigente Código de Comercio. El librador responde del pago de la letra, y esta responsabilidad, estrechísima é indispensable para que aquélla produzca todos sus efectos como instrumento de cambio y de crédito, sería un inconveniente grave si el portador pudiere prolongarla por tiempo indefinido, lo que sucedería particularmente en las letras giradas á la vista, ó á un término contado desde la vista, en el supuesto que la misma persona no tuviese un plazo marcado para presentarlas á la aceptación ó al pago. En efecto, las responsabilidades pendientes son incógnitas que no cabe despejar, y que entretanto impiden que el librador conozca su verdadero estado; conocimiento que es la base necesaria de las operaciones de todo comerciante. Además, el librador pudo haber hecho provisión efectiva, la que es fácil en ciertos casos que desaparezca con la quiebra del pagador, ó que éste, á beneficio del tiempo transcurrido, la oculte en el laberinto de un litigio sobre liquidación de cuentas corrientes.

(1) Art. 528 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 531 de íd., y puede consultarse además: González Huebra, *Derecho Mercantil*. Abunda en doctrina, sobre toda cuestión relativa á las letras de cambio, la obra titulada *La Cambiale, Gli ordini in derrate e l'assegno Bancario*, por Ercole Vidari, 1 vol. in 8.° Igualmente debe consultarse la obra del mismo autor, ó sea *Corso di Diritto Commerciale*, esposto da Ercole Vidari, 3.ª edizione intieramente rifatta, vol. 7.° Ulrico Hœpli, Milano, 1892, páginas 263 y siguientes, en que se ocupa *Della Cambiale*. En la sección 1.ª de la parte 4.ª del libro 3.° trata del cambio y del contrato de cambio, caracteres económico, histórico y jurídico de la cambial, capacidad para obligarse por la cambial, etc. (págs. 263 hasta el final del tomo VII).

En cuanto á los endosantes, al mal de la incertidumbre se les agregará el riesgo de perder las garantías bajo las cuales tomaron la letra. El que adquiere un documento de esta clase descansa en el crédito del librador ó de alguno de los endosantes, ó en el de todos á la vez; el que se lo transmite, se habrá apoyado al adquirirlo en el crédito de los endosantes superiores y del librador, ó especialmente en la confianza que le inspiraba alguna de estas personas; y así los demás hasta llegar al tomador de la letra. Ahora bien: el crédito es de suyo deleznable; cada momento que pasa trae consigo accidentes que pueden destruirlo, haciendo desaparecer del comercio los que respondían de la letra á uno de los endosantes, que por esta causa está expuesto á ser reconvenido como único solvente, recibiendo en cambio acciones de todo punto ineficaces.

De aquí dimanan las obligaciones ó formalidades que la ley impone al portador, por el interés de los sujetos responsables de la letra. Redúcense á las tres siguientes: 1.ª, presentar en ciertos casos la letra á la aceptación dentro de un término preciso; 2.ª, presentarla para el pago al vencimiento; 3.ª, hacer constar de un modo auténtico la falta de aceptación ó de pago, lo que se llama levantar el protesto (1). Las letras, por lo que mira á su vencimiento, pueden dividirse en letras pagaderas á la vista y letras á plazo, el que ora es contado desde la vista, ora desde la fecha, ora se fija con expresión del día del pago.

En las letras pagaderas á la vista no está obligado el portador á solicitar la aceptación, porque el momento en que éste debería darse es el mismo en que ha de efectuarse el pago.

Siendo la letra pagadera á un plazo contado desde la vista, necesariamente la aceptación ha de solicitarse, porque de otra suerte no se determinará el día del vencimiento.

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edición de 1879, págs. 238 y anteriores.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

El término que se concede para llenar esta formalidad no es siempre igual, sino que varía atendida la distancia de los lugares y la dificultad de las comunicaciones. Es de cuarenta días, contados desde la fecha de la letra, cuando ella estuviere girada de plaza á plaza de la Península é islas Baleares; de ochenta en las letras giradas entre la Península y las islas Canarias; de seis meses cuando la letra estuviere girada entre la Península y las Antillas españolas ú otro de los puntos de Ultramar que están más acá de los Cabos de Hornos y Buena Esperanza; y por fin, en las letras giradas desde una plaza extranjera sobre un punto del Reino, el término es de cuarenta días, contados desde la introducción en el mismo (1). Si la letra es pagadera á un plazo contado desde la fecha ó á un día fijo, por regla general no debe ser presentada á la aceptación, porque esta formalidad no puede influir en la duración de la responsabilidad; no obstante, la regla sufre excepción cuando el plazo excediese de ciertos límites, hallándose en este caso: 1.º, las letras giradas de plaza á plaza de la Península é islas Baleares, siempre que el plazo pasare de treinta días, y deben ser presentadas á la aceptación dentro de este mismo término; 2.º, las que se giraren entre la Península y las islas Baleares y Canarias, cuyo plazo exceda de sesenta días, y su aceptación ha de solicitarse antes que este término haya transcurrido; 3.º, las que estuvieren giradas entre la Península y las Antillas españolas ú otro punto de Ultramar más acá de los Cabos de Hornos y de Buena Esperanza, á un plazo mayor de seis meses, deben presentarse para el propio efecto antes que los seis meses concluyan; 4.º, las que se giren entre la Península y una plaza de Ultramar más allá de dichos Cabos, á un plazo mayor de un año, han de presentarse á la aceptación dentro del año de la fecha (2).

La presentación de la letra para el pago es formalidad y requisito que debe llenarse por el portador el mismo día del vencimiento de la letra, y si fuere feriado en el precedente (3),

(1) Arts. 479, 480, 482, 483 y 485 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 481 á 483 de id.
(3) Arts. 487 y 489 de id.

cuyo vencimiento está determinado desde el principio en las letras giradas á un plazo, contado desde la fecha ó á día fijo; determinándose con presentar la letra para su aceptación, y el protesto en su caso, cuando la letra estuviere girada á un plazo contado desde la vista; y para cumplir con este requisito, se fija un plazo, á fin de que no esté en la mano del portador el prolongar indefinidamente la responsabilidad del librador y de los endosantes; mas como quiera que en las letras giradas á la vista el día del vencimiento no se halla determinado por las partes ni se determina por un acto posterior, de ahí que lo que á la convención falta, la ley lo suple, y al efecto se dispone que deberá presentarse para el pago una letra de esta especie dentro del término que tuviere el portador para solicitar la aceptación, si fuere girada á un plazo de la vista (1).

Pasemos á ocuparnos del *protesto por falta de aceptación ó pago*. Se define el protesto un requerimiento formal y solemne hecho á la persona á cuyo cargo está girada una letra de cambio para que la acepte y pague, ó manifieste la razón que tiene para no hacerlo, con la intimación de que serán de su cuenta los daños y perjuicios que se ocasionen si no lo verifica (2). Esta diligencia supone que ya antes se le ha presentado y se negó á pagarla; porque si paga amistosamente, es inútil un requerimiento formal. Se practica dicho requerimiento extendiéndose un acta notarial, que contiene la copia literal de la letra con la aceptación; si la tuviere, todos los endosos y las indicaciones hechas en ella; sigue el requerimiento hecho á la persona que deba aceptar ó pagar, y no estando presente, á la que la ley designa; se continúa literalmente la contestación, y termina con la conminación de gastos y perjuicios por la falta de aceptación ó pago á cargo de la misma persona, la cual ha de firmar el protesto; y caso de no saber ó no poder, firmarán indispensablemente los dos testigos presenciales. Es requisito indispensable que en la fecha del protesto se anote la hora en que se evacua (3). Para que el portador conserve íntegros sus

(1) Arts. 379, 480, 483 y 485 del antiguo Código de Comercio.
(2) González Huebra, *Derecho Mercantil*, tomo I, pág. 352.
(3) Arts. 513, 517 y 518.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

derechos, es indispensable el protesto, siempre que se deniegue la aceptación ó deje de efectuarse el pago; y no se exime de semejante formalidad por el fallecimiento del pagador ni por declaración ó caso de quiebra, así como tampoco le libra de protestar por falta de pago, el haberse protestado ya la letra por falta de aceptación (1).

El protesto por falta de aceptación debe formalizarse en el día siguiente á la presentación de la letra; y el protesto por falta de pago, en el día inmediato al del vencimiento; antes no procede, á no ser que el pagador se haya constituído en quiebra. Siendo feriado el día en que se marca para uno y otro caso, dicha formalidad tendrá lugar en el siguiente al del vencimiento ó en que fuere exigible su pago, observándose en el caso de ser feriado la disposición del párrafo 2.º del art. 512 (2). Todo protesto ha de evacuarse antes de las tres de la tarde, y el escribano debe retener en su poder la letra y suspender el libramiento de testimonio hasta puesto el sol, de suerte que si entretanto el pagador se presenta á satisfacer el importe de ésta y los gastos de protesto, deberá admitirle el pago, entregándole la letra y cancelando el protesto (3). Este debe formalizarse en el domicilio del pagador, esto es, en el que se hubiere designado en la letra; en defecto de esta designación, en el que tenga de presente dicha persona; á falta de ambos, en el último que se le hubiere conocido (4). Con el mismo pagador deben entenderse personalmente las diligencias del protesto; caso que no se le encuentre, se entenderán con un dependiente de comercio; y en su defecto, con su mujer, hijos ó criados (5). No pudiendo fijarse el domicilio en ninguna de las tres formas indicadas, ni aun por medio de la autoridad local, con esta autoridad se entenderán dichas diligencias (6). Parece que también deberá practicarse con la misma autoridad, cuando consta el

(1) Arts. 564, 511, 523 y 524 del antiguo Código de Comercio; véase sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 30 de Marzo de 1875.
(2) Arts. 512, 489 y 525 de id. y Real orden de 21 de Marzo de 1892. González Huebra, *Derecho Mercantil*, pág. 354, tomo I, nota.
(3) Art. 321 del antiguo Código de Comercio.
(4) Art. 515 de id. y sentencia del Tribunal Supremo de 3 de Abril de 1857.
(5) Art. 514 de id.
(6) Art. 515 de id.

domicilio y no se halla el pagador, ni á persona alguna de su familia; y es claro que así sucederá siempre que, por no constar en otra forma, tenga que acudirse al último domicilio que tuvo el pagador (1). Sea cual fuere la persona á la que se dirige el protesto, se le ha de dejar copia del mismo, so pena de nulidad del acto (2).

El protesto se evacuaba con el pagador directo de la letra; con él se debían entender estas diligencias en primer lugar, pero no siempre con él solo, como sucede cuando aquélla contiene indicaciones, ó ha sido aceptada por intervención; y cuando, para el caso de no satisfacerse ó aceptarse la letra por el pagador directo, se hubieren indicado otras personas, á ellas se acudirá acto continuo por el orden con que estén escritas, haciéndolas igual requerimiento que á aquél, y continuando las contestaciones que dieren á la aceptación ó pago que tal vez se obtuviere; y estos requerimientos y contestaciones se harán constar á continuación del primer protesto, de modo que el todo forme una sola acta (3). En el caso en que hubiere intervenido un tercero, dando su aceptación á la letra, se evacuará en iguales términos el protesto con este tercero, después de haber cumplido dicha formalidad con aquel á quien iba dirigida la letra, de cuya persona se admite con preferencia el pago, con tal que al mismo tiempo satisfaga los gastos del protesto por falta de aceptación (4).

Terminaremos este párrafo indicando el modo de llenar ó suplir las formalidades indicadas anteriormente, en el supuesto de haber perdido la letra el portador. Pueden sobrevenir dos casos: 1.º, que el portador carezca del ejemplar que contenga la aceptación; y 2.º, que no tenga en su poder ejemplar alguno. En el primer caso, el pagador debe satisfacer la letra en vista de otro ejemplar, siempre que se le afianzare el valor de la misma; si no cumpliere, tiene lugar el protesto, y de esta suer-

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Derecho Mercantil*, edic. de 1879, nota de la pág. 242.
(2) Arts. 514 y 515 del antiguo Código de Comercio.
(3) Arts. 516, 519 y 520 de id.
(4) Art. 530 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

te el portador conserva íntegras sus acciones (1); en el segundo caso, el pagador debe depositar el importe de la letra, siempre que fuere requerido por el portador; ahora si aquél no consintiere en verificar el depósito, el portador ha de hacer constar la resistencia por medio de una *protestación* hecha con iguales formalidades que el protesto por falta de pago, y cumpliéndolo así, conserva sin menoscabo sus acciones contra los personas responsables (2). Si la letra estuviere girada fuera del Reino ó en Ultramar, el portador que acreditare su propiedad en forma tiene derecho á que se efectúe el pago, y en falta de él, parece que habrá lugar al verdadero protesto (3). Cuando se hubiere perdido una letra que se dirigía á Ultramar, no hay cuestión de formalidades si se mandaban ejemplares de ella por conducto de dos buques distintos que por accidente marítimo no han llegado á buen puerto; porque entonces no corre para su presentación y protesto el tiempo transcurrido hasta que en la plaza donde reside el remitente de la letra se supo aquel accidente, así como tampoco corre el tiempo, pasado el cual se presumen perdidos los buques, en el supuesto de no haberse tenido noticia de ellos (4).

17.—Veamos qué acciones competen al portador de la letra de cambio. Para precisar las acciones es preciso ante todo distinguir las varias obligaciones á que da lugar la letra con su formación, aceptación, etc., principalmente entre las obligaciones que tienden á asegurar la efectividad de la letra, ó lo que es igual, su aceptación y pago, y las que no llevan esta tendencia, si bien se forman más ó menos necesariamente por causa ú ocasión de la letra misma. Fácilmente se concibe que las últimas no podían ser objeto de privilegio, pues que su carácter no influye en la circulación del instrumento, y de consiguiente debió dejárselas en la esfera de obligaciones comunes de comercio; tales son, por ejemplo, la que contrae el tomador con el librador cuando el valor es entendido ó en cuenta, y la que pesa sobre el librador respecto del pagador. No así las

(1) Arts. 503 y 504 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 507 de id.
(3) Art. 508 de id.
(4) Art. 484 de id.

de la primera clase, á las que debe mirarse con alguna preferencia, y debieron recaer disposiciones especiales sobre las acciones con que se hacen efectivas, so pena de imposibilitar el cambio indirecto y de ver privada la letra de los elementos necesarios para convertirse en instrumento de crédito. De aquí deriva el carácter de solidaridad que se atribuye á semejantes obligaciones, así como el ser ejecutivas las acciones á ellos correspondientes. De otra parte, destinada la letra para la circulación, no podía ser el documento en que constaran y por la cual se hicieran efectivas las obligaciones que con ocasión de ella se forman, sino que debía limitarse á las que se dirigían á asegurar el cobro de la cantidad por la que se haya librado, atendido que el derecho á este cobro es el único que en realidad circula, es decir, lo que por endoso se transmite; y como estas obligaciones se contraen á favor del portador de la letra, tenemos que las acciones que á éste competen son consideradas como las únicas producidas por la letra de cambio.

Comencemos por las acciones á que da lugar la no aceptación de la letra. El librador y los endosantes responden solidariamente al portador, así de la aceptación como del pago, y en el caso de no abstenerse éstos, deben afianzar el valor de la letra, ó depositarlo ó reembolsarlo al mismo portador, con los gastos de protesto y el recambio, con deducción del rédito legal por el tiempo que faltara hasta el vencimiento; y para reclamar el cumplimiento de esta obligación, el portador tiene acción ejecutiva, que puede dirigir contra el librador ó cualquiera de los endosantes, por lo mismo que la obligación es solidaria. El endosante que cumpliere con semejante obligación se subrroga en esta parte en el lugar del portador, y por consiguiente puede dirigir igual acción contra el librador y cualquiera de los endosantes superiores, y deberá instituirla en la misma forma, esto es, alternativamente, aun cuando hubiere elegido la vía del depósito y efectuado el reembolso (1). Esta acción podrá instituirse, aunque un tercero hubiese aceptado por intervención, pues que el mero hecho de intervenir una persona no arguye que tenga crédito suficiente, y de otra

(1) Arts. 465, 540 y 543 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

parte, para dicho acto no se requiere el asenso del portador de la letra (1); sin embargo, si el librador ó endosante reconocido para que afianzara, probase que el que intervino es persona bastante para responder del valor de la letra, parece que la intervención equivaldrá al afianzamiento. Por el contrario, parece que no cabe la acción dicha en el caso que, después de haberse denegado la aceptación por el pagador directo, se dió por alguna de las personas que venían indicadas en la misma letra, toda vez que el tomador, recibiendo la letra, se conformó con las indicaciones, y tácitamente reconoció como bastante á cada una de las personas indicadas (2). Tampoco le competerá al portador, si hubiese dejado pasar los términos prefijados para exigir la aceptación y sacar el protesto (3). Este es uno de los casos en que se dice la letra perjudicada. Se ha suscitado la duda de si aun en este caso procedía la acción de que se trata contra el librador que no hizo la provisión de fondos y los endosantes que se hallaran cubiertos del valor de la misma, pues que entonces éstos y aquél no pueden objetar la caducidad del instrumento (4). Créese que procederá contra el librador que confesare la falta de provisión y los endosantes que reconozcan hallarse cubiertos del valor de la letra; pero no faltando estas circunstancias, porque entonces no puede tener lugar la acción ejecutiva, y si sólo la ordinaria, la que con sus dilaciones no daría resultado alguno, tratándose de una garantía por un corto término, que estaría finido apenas comenzado el juicio. No cabe en el supuesto la acción ejecutiva contra el librador, porque á éste se le permite excepcionar la provisión, cuya prueba rara vez podría hacerse fuera de un juicio ordinario, y se halla una prueba indirecta de esto en que no se cuenta semejante excepción al enumerarse las que pueden oponerse á la acción ejecutiva procedente de la letra. Tampoco procederá contra los endosantes, pues que al ser necesaria la prueba de hallarse cubiertos del valor de la letra, supone un juicio ordinario en que esta prueba se verifique.

(1) Art. 529 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 491 de id.
(3) Art. 488 de id.
(4) Arts. 541 y 454 de id.

19.—Veamos las acciones que resultan de la falta de pago de la letra. Ante todo, debemos distinguir entre la letra perjudicada y la que no lo es. Llámase *perjudicada,* aquella que no se hubiere presentado para la aceptación ó para el pago dentro del término legal ó que no hubiere sido protestada en tiempo y forma; y como se hayan llenado estos requisitos, la letra no es perjudicada, ó lo que es lo mismo, produce todos sus efectos (1). En falta de pago de una letra no perjudicada, el portador tiene acción ejecutiva por el valor de la misma, los gastos de protesto, el recambio y los intereses, á contar desde el protesto; compétele esta acción contra el aceptante, si hubo aceptación, y en todo caso contra el librador los endosantes, y los que hubieren garantido la letra por *aval* (2). Puede dirigirse esta acción contra cualquiera de los indicados sujetos; pero una vez instituída contra uno de ellos, no le es permitido reconvenir á otro sin que conste la insolvabilidad del demandado; además, si hiciere emplazar primero al aceptante, es menester para que le quede salva la acción contra el librador y endosantes, que por medio de escribano les haga notificar el protesto dentro de un corto plazo, el cual está fijado según la distancia de los lugares, y es el mismo que correspondiera para la aceptación, si la letra estuviere girada desde el domicilio del pagador al punto donde la notificación ha de efectuarse; no cumpliéndose con esta formalidad, la letra queda perjudicada (3). Si el portador, después de haber excutido los bienes de uno de los deudores, no resultare enteramente cubierto de su crédito, puede dirigirse sucesivamente contra los demás por lo que resta: si el ejecutado se constituyó en quiebra, podrá desde luego el portador dirigirse contra cualquiera de los mismos codeudores; y si todos quebraren, percibirá de cada masa el dividendo que corresponda á su crédito, hasta quedar éste cubierto en su totalidad (4). Pagando el aceptante se extingue la

(1) Arts. 488 y 489 del antiguo Código de Comercio, y sentencia del Tribunal Supremo de 18 de Marzo de 1875.
(2) Arts. 534, 543, 548 y 478 de id., y sentencias del Tribunal Supremo de Justicia de 22 de Mayo de 1865 y 15 de Octubre de 1866.
(3) Arts. 535 y 536 de id.
(4) Arts. 537 y 538 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

letra, ó lo que es igual, ninguna acción resta de las que derivan de este documento de crédito; en manos de la misma persona es un instrumento que sirve únicamente para acreditar que cumplió la obligación contraída con el portador y que llenó el mandato conferido por el librador. Cuando se pagare la letra por el librador, queda también extinguida, atendido que nadie le responde de su valor, sino que, al contrario, él es responsable respecto de todos. Si se efectuare el pago por un endosante, la letra queda en pie, y á éste le corresponde acción contra el aceptante, el librador y los endosantes superiores; mas no contra los inferiores, esto es, aquellos á quienes él es responsable por la transmisión mediata ó inmediata que les hizo de la letra (1). En el supuesto que un tercero verificare el pago por intervención, haya ó no aceptado anteriormente, queda también subsistente la letra y este tercero se subrroga en los derechos del portador contra la persona por la que intervino y las demás que á ésta fueren responsables del valor de la misma letra (2). Lo mismo puede decirse del que paga á título de *aval,* pues que la obligación por aval es una especie de fiaduría, y el fiador, pagando, adquiere las acciones del acreedor. El portador de la letra de cambio protestada por falta de pago puede hacer uso de esta acción de dos maneras distintas: ya dirigiéndose por sí mismo ó por medio de apoderado á la persona responsable que elija, ya girando á favor de un tercero una letra contra la misma persona, en lo que se envuelve una especie de cesión de derechos, cuya letra es llamada resaca (3), pudiendo librarse esta resaca por el capital de la letra protestada, más los gastos del protesto, el derecho del sello para la misma resaca, la comisión de giro á uso de la plaza, el corretaje de la negociación de aquélla, los portes de las cartas á que ha dado lugar la falta de pago, y, por fin, el daño que se sufra en el recambio según el curso de la plaza, cuyas partidas juntas forman lo que se llama cuenta de resaca (4). En cuanto á la misma

(1) Art. 539 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 531 de id.
(3) Art. 549 de id. y sentencia del Tribunal Supremo de 22 de Mayo de 1865.
(4) Arts. 551 y 553 de id.

letra de resaca, debe ir acompañada de la letra original protestada, de un testimonio del protesto y de la cuenta de resaca. Esta cuenta ha de expresar el nombre de la persona sobre quien se gira la letra, el importe de ésta y el del cambio á que se haya hecho la negociación. Además, la conformidad de este cambio con el curso corriente de la plaza ha de justificarse en la propia cuenta por certificación de un corredor de número, ó de dos comerciantes donde no haya corredor (1). Puede acontecer que no haya precio corriente en el punto donde se libre la letra de resaca, por no ser plaza mercantil ó haber en ella poco giro, opinando los jurisconsultos que en este caso debe arreglarse el precio corriente por el de la plaza más próxima al punto del libramiento (2). El librador de la resaca y los que la transmiten por endoso son responsables de la misma suerte que en las demás letras: no cabe en este punto la menor diferencia; pero sí parece existir respecto del pagador, opinando los tratadistas (3) que contra semejante persona corresponde al portador de la resaca, aunque no hubiera mediado aceptación, la misma acción ejecutiva que correspondía al librador, ó lo que es igual, que el acto de dar una letra de resaca, además del contrato de cambio, contiene implícitamente una cesión de derecho, como lo indica el tener que documentarse una letra de esta clase y el que al pagador de ella no le designa la ley como en las demás letras, sino con una perífrasis, en que, al parecer, sin distinción se le supone obligado hacia el portador. Conviene notar que el portador de la resaca no puede exigir el rédito legal, sino desde el día que deduce la acción en juicio; cuyo precepto, tomado literalmente, no estará de acuerdo con el artículo 548, en donde se establece que las letras devengan réditos de su importe desde el momento del protesto. En efecto, el portador de una resaca ha celebrado el contrato de cambio de la misma suerte que tomando otra letra cualquiera; de consiguiente, no pueden ser menos sus derechos; así, pues, si protestada la resaca por falta de pago, dirige su acción contra el li-

(1) Arts. 550, 552 y 553 del antiguo Código de Comercio.
(2) Así opina Vicente y Carabantes.
(3) Martí de Eixalá y Durán y Bas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

brador y endosantes, parece que no puede negársele el rédito legal á contar desde el día del protesto; y si dirige la acción contra el pagador (librador ó endosante de la letra primitiva), aún deben ser mayores sus derechos, pues que la base de la letra de resaca es el capital de la primitiva protestada, la que devengaba réditos desde el protesto; réditos que no parece deben cesar por haberse transmitido la acción á dicho portador; empero no hay la misma razón respecto de los gastos que junto con aquel capital forman la cuenta de resaca, porque el pagador (librador ó endosante de la primitiva) tiene derecho para impugnarlos, lo que no cabe legalmente hasta que la acción se deduzca contra él en juicio. Quizás el art. 556, bajo las palabras *importe de la resaca,* quiso significar únicamente dichos gastos y referirse tan sólo á la acción del portador contra el pagador de la resaca. No se nos oculta, dicen Martí de Eixalá y Durán y Bas (1), que esta inteligencia es algo forzada; pero tal vez sea la única en que quepa poner de acuerdo el mismo artículo con el 548 y con los principios que dominan en la materia.

Si la resaca fuese girada contra un endosante, es claro que éste, después de haberla pagado, tiene derecho para librar otra resaca contra el librador ó cualquiera de los endosantes superiores; pero no podrá aumentar el capital de la letra con los gastos de comisión, corretaje y portes de cartas que se le hayan causado, sino que la primitiva cuenta de resaca se irá satisfaciendo de endosante en endosante, hasta extinguirse con el reembolso del librador; en otros términos, no pueden hacerse muchas cuentas de resaca sobre una misma letra. Tampoco pueden acumularse los recambios, sino que cada persona de las responsables soportará uno solo, á saber: el librador, el daño que sufre el cambio girando desde la plaza en que debía pagarse la letra á aquella en que se libró, y cada endosante, el que experimente el mismo cambio girando desde el punto en que se verifica el reembolso á aquel en que se puso el endoso (2).

20.—Toda letra en que se omita alguna de las formalidades

(1) *Instituciones de Derecho Mercantil*, edic. de 1879, p. 250.
(2) Arts. 554 y 555 del antiguo Código de Comercio.

establecidas, es irregular é imperfecta, y queda reducida á simple pagaré ó á la nulidad, según sea la formalidad omitida (1). La letra perjudicada, ó sea aquella que no se hubiere presentado para la aceptación ó para el pago dentro del término legal, ó que no hubiese sido protestada en tiempo y forma, produce acciones, siendo indudable que el portador tendrá acción ejecutiva contra el aceptante, si le hay, y no se ve razón alguna para que éste pueda excepcionar el haberse levantado fuera de tiempo el protesto, pues que únicamente por los intereses del librador y endosantes se hallan marcados los términos de la presentación y del protesto. El portador tendrá también acción contra el librador que no probare haber hecho oportunamente provisión de fondos, y contra cualquier endosante que al tiempo de la cuestión se hallare cubierto del valor de la letra, ya sea por compensación, ya por haber recobrado los efectos que dió por aquélla, ya sea de otra suerte, y la razón es obvia; en efecto: se enriquecerían en perjuicio de tercero el librador y el endosante, si en semejante caso estuvieran á cubierto de toda responsabilidad, pues que quedara en su poder el valor que recibieron junto con el que prometieron (2). La acción de que se trata, no parece que pueda ser ejecutiva, ni contra el librador, ni contra el endosante ó endosantes. Respecto del primero, porque se le permite probar la provisión, cuya prueba con dificultad podría caber dentro de los estrechos límites del juicio ejecutivo, y respecto de los endosantes, porque debe probárseles previamente que se hallan cubiertos del valor de la letra. Hállase de acuerdo con estas deducciones el colocarse sin distinción la caducidad de la letra entre las excepciones que pueden oponerse á la acción ejecutiva (3). Los tratadistas han fijado algunas reglas acerca de la irregularidad por omisión de las formalidades legales y de los efectos que produce. El efecto general que produce la omisión de cualquiera de las formalidades, es privar á la letra de cam-

(1) Véase acerca de las *letras irregulares ó imperfectas*, las páginas 41 á 49 del *Tratado legal sobre las letras de cambio*, de Ruperto Navarro Zamorano; Madrid, 1845.
(2) Arts. 453, 454 y 541 del antiguo Código de Comercio.
(3) Art. 545 de id.

bio de su cualidad de tal. Los efectos especiales á la omisión de cada una de las formalidades referidas, se miden por la mayor ó menor importancia que la formalidad omitida tenga en las obligaciones que pueden subsistir en una letra de cambio imperfecta. Si la formalidad ó formalidades omitidas no impiden la existencia de una obligación, subsistirá ésta en la letra imperfecta; mas si las formalidades omitidas hacen imposible toda obligación, la letra es nula y no valdrá ni como simple pagaré ni como mero mandato. Toda letra de cambio que se gire, negocie ó circule sin tener el sello y timbre correspondientes, será ilegal y no tendrá fuerza alguna si no es purgada de este vicio, y otro tanto puede decirse respecto á las otras formalidades que no tocan á la esencia del contrato de cambio y que puedan subsanarse sin alterar en nada las obligaciones contraídas ni causar daño á tercero (1).

21.—Nos ocuparemos del valor y efectos de las letras de cambio falsificadas. La letra falsificada también es letra defectuosa (2); pero este defecto no puede equipararse ni confundirse con el de la imperfección, porque proviene de distintas causas y produce diversas consecuencias. No consiste la falsedad en omitir requisitos, sino en suponer los que no son ó no existen realmente, y puede cometerse, ya sea poniendo un lugar por otro, exponiendo un valor recibido por uno en cuenta ó prometido, ó afirmando que se recibió en dinero siendo en género ó viceversa, ó poniendo una fecha que no le corresponde, ó suplantando el nombre ó la firma del librador, del pagador ó del tenedor, ó aumentando la cantidad (3). Los tradistas se han fijado principalmente en los casos siguientes: primer caso, el de la letra firmada bajo la firma de una persona imaginaria ó imitando la de un sujeto conocido que se le supone librador; segundo caso, letra verdadera en la que se ha supuesto aceptación ó en que ésta ha sido enmendada figurándola por una cantidad mayor; y tercer caso, letra verdadera que ha caído en manos de un tercero, quien imitando la firma del propietario, la ha transmitido por endoso. En el primer caso, el supuesto librador, aunque sea persona conocida, de nada responde, pues que no ha contratado, y por lo que mira al aceptante, éste ha prometido pagar, y por lo mismo parece que no debería excusarse respecto de un portador de buena fe; sin embargo, estribando su promesa en falsa causa, en un mandato que no existió, puede oponer á la acción ejecutiva la excepción de falsedad (1). Se ha hecho notar que un resultado parecido tendremos cuando la falsificación consista en haber enmendado la letra para figurarla librada por mayor cantidad; es claro que, en cuanto al exceso, la letra será de ningún efecto, así respecto del librador, como por lo que mira al aceptante. Por el contrario, los endosantes, aunque hubiesen procedido de buena fe, quedan obligados: primero, porque en realidad han celebrado el contrato de cambio; además, porque de esta suerte viene á subirse hasta hallar el falsificador, y cuando éste no pudiese ser habido ó fuese insolvente, el daño recae sobre quien debe sufrirlo según los principios de derecho, esto es, sobre el que primero fué objeto del dolo, como en el supuesto de recibirse una moneda falsa.

En el segundo caso, ó sea el de una letra verdadera en la que se ha supuesto aceptación ó en que ésta ha sido enmendada figurándola por una cantidad mayor, cuando se hubiere figurado una aceptación, el supuesto aceptante no puede quedar obligado, puesto que no ha celebrado contrato alguno. Las demás personas, esto es, el librador y los endosantes, no pueden dejar de salir responsables del pago al portador, atendido que cada uno de ellos ha celebrado válidamente el contrato de cambio. Debemos, empero, distinguir de una parte entre el librador y los endosantes que han transmitido la letra, mientras no aparecía aceptación en ella, y de otra los endosantes que la negociaron cuando se había verificado ya la falsificación. Respecto de los primeros, la letra será perjudicada, siendo tal que

(1) Navarro Zamorano, *Tratado legal de las letras de cambio.*
(2) González Huebra, *Derecho Mercantil.*
(3) Véanse las consecuencias jurídicas de estos casos, en Huebra, *Derecho Mercantil*, tomo I, págs. 373 á 378, y además Navarro Zamorano, *Tratado de las letras de cambio*, págs. 45 á 49 y 90, donde se estudian las cuestiones de la irregularidad por falsificación de las formalidades legales y demás efectos, y de la aceptación irregular por falsificación y demás efectos.

(1) Art. 463 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

debiera presentarse á la aceptación, y de consiguiente el librador responderá de la falta de pago, en el único caso de no haber hecho la provisión, y los endosantes cuando estuvieran cubiertos del valor de la letra. Los segundos no pueden excepcionar la falta de presentación y protesto, porque negociando la letra como aceptada, no cabe decir que ninguno de ellos impusiera á su tomador semejante obligación; así, pues, responderán sin distinción al portador. A más que, de esta suerte, vendrá á suceder que el daño recaerá ó en el que falsificó la letra ó en el que por éste fué engañado. Lo mismo tendremos en el supuesto de que, dada la aceptación por una parte del valor de la letra, la mitad, por ejemplo, se figurase puesta por el todo; y es claro que, por lo que mira á la otra mitad, deben regir los principios establecidos.

Pasemos al tercer caso, ó sea á aquel en que la letra verdadera ha caído en manos de un tercero, quien imitando la firma del propietario, la ha transmitido por endoso. En caso de pérdida ó robo de la letra, puede el propietario solicitar extrajudicialmente del aceptante la retención del valor de la misma y poner embargo formal, cuyo embargo neutralizará la acción contra el aceptante. Si no se hubiese formalizado, el portador tendrá su acción expedita contra el aceptante; sin embargo, si á éste le constare el robo ó pérdida, podrá, y aun en calidad de mandatario, deberá oponer la excepción de falsedad. La misma excepción podrán oponer al portador, aunque sean de buena fe, así el librador como los endosantes que fueron verdaderos propietarios de la letra, mas no los que mediata ó inmediatamente la obtuvieron á consecuencia de la falsificación, pues cada uno de ellos contrató en realidad con su respectivo tomador, y también porque, reconociendo semejante responsabilidad, se obtiene el mismo resultado que en los casos anteriores, á saber: que el perjuicio recae, ó sobre el autor de la falsificación, ó sobre el primero que dejó sorprenderse (1).

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, páginas 252-254.

CAPITULO II

Modificaciones que se han introducido en el nuevo Código de Comercio en punto al contrato de cambio y á las letras.—Exposición de motivos acerca de dichas modificaciones y reformas.

22.—En el capítulo anterior hemos estudiado el contrato de cambio y la legislación vigente sobre las letras de cambio con arreglo al Código de Comercio antiguo. Ahora nos ocuparemos de los motivos que ha tenido el legislador para reformarlo.

La primera de las reformas propuestas consiste en declarar, de acuerdo con las más perfectas legislaciones extranjeras, que las letras de cambio constituyen siempre verdaderos actos de comercio, sean ó no comerciantes las personas que figuren en ellas; y en virtud de esta declaración, se reputarán también mercantiles todos los actos que son consecuencia necesaria de las mismas, como el endoso, la aceptación, la intervención, el aval, el protesto, el pago y la resaca. Por esta razón desaparece del proyecto la disposición del Código antiguo, que reputa simples pagarés, sujetos á las leyes comunes, las letras de cambio libradas ó aceptadas por persona que carezca de la cualidad de comerciante, cuando no tienen por objeto una operación mercantil.

En segundo lugar, el vigente ofrece una doctrina en alto grado innovadora y radicalmente contraria á la legislación antigua, 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

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

debiera presentarse á la aceptación, y de consiguiente el librador responderá de la falta de pago, en el único caso de no haber hecho la provisión, y los endosantes cuando estuvieran cubiertos del valor de la letra. Los segundos no pueden excepcionar la falta de presentación y protesto, porque negociando la letra como aceptada, no cabe decir que ninguno de ellos impusiera á su tomador semejante obligación; así, pues, responderán sin distinción al portador. A más que, de esta suerte, vendrá á suceder que el daño recaerá ó en el que falsificó la letra ó en el que por éste fué engañado. Lo mismo tendremos en el supuesto de que, dada la aceptación por una parte del valor de la letra, la mitad, por ejemplo, se figurase puesta por el todo; y es claro que, por lo que mira á la otra mitad, deben regir los principios establecidos.

Pasemos al tercer caso, ó sea á aquel en que la letra verdadera ha caído en manos de un tercero, quien imitando la firma del propietario, la ha transmitido por endoso. En caso de pérdida ó robo de la letra, puede el propietario solicitar extrajudicialmente del aceptante la retención del valor de la misma y poner embargo formal, cuyo embargo neutralizará la acción contra el aceptante. Si no se hubiese formalizado, el portador tendrá su acción expedita contra el aceptante; sin embargo, si á éste le constare el robo ó pérdida, podrá, y aun en calidad de mandatario, deberá oponer la excepción de falsedad. La misma excepción podrán oponer al portador, aunque sean de buena fe, así el librador como los endosantes que fueron verdaderos propietarios de la letra, mas no los que mediata ó inmediatamente la obtuvieron á consecuencia de la falsificación, pues cada uno de ellos contrató en realidad con su respectivo tomador, y también porque, reconociendo semejante responsabilidad, se obtiene el mismo resultado que en los casos anteriores, á saber: que el perjuicio recae, ó sobre el autor de la falsificación, ó sobre el primero que dejó sorprenderse (1).

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, páginas 252-254.

CAPITULO II

Modificaciones que se han introducido en el nuevo Código de Comercio en punto al contrato de cambio y á las letras.—Exposición de motivos acerca de dichas modificaciones y reformas.

22.—En el capítulo anterior hemos estudiado el contrato de cambio y la legislación vigente sobre las letras de cambio con arreglo al Código de Comercio antiguo. Ahora nos ocuparemos de los motivos que ha tenido el legislador para reformarlo.

La primera de las reformas propuestas consiste en declarar, de acuerdo con las más perfectas legislaciones extranjeras, que las letras de cambio constituyen siempre verdaderos actos de comercio, sean ó no comerciantes las personas que figuren en ellas; y en virtud de esta declaración, se reputarán también mercantiles todos los actos que son consecuencia necesaria de las mismas, como el endoso, la aceptación, la intervención, el aval, el protesto, el pago y la resaca. Por esta razón desaparece del proyecto la disposición del Código antiguo, que reputa simples pagarés, sujetos á las leyes comunes, las letras de cambio libradas ó aceptadas por persona que carezca de la cualidad de comerciante, cuando no tienen por objeto una operación mercantil.

En segundo lugar, el vigente ofrece una doctrina en alto grado innovadora y radicalmente contraria á la legislación antigua, 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

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Código de Comercio publicado en 1829. De aquí, la absoluta prohibición de girar letras pagaderas en el pueblo del domicilio del librador; de aquí, la imposibidad 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 podía mantenerse de una manera absoluta al redactar un nuevo Código mercantil, si había 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 legales, 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 Código vigente considera á las letras como instrumento de cambio y de crédito á la vez, estableciendo las oportunas disposiciones 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 contra 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.

De la propia suerte ha reflejado el nuevo Código 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 de 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 antiguo, que en este punto se deroga. Y si bien algunos, exagerando las ventajas de la sencillez en las fórmulas jurídicas, aspiraban á que se hiciese extensiva igual declaración á la omisión de la fecha de endoso, no ha sido posible satisfacer esta aspiración por la necesidad de conocer en todo tiempo quién es el responsable de las con-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

secuencias producidas por quedar las letras perjudicadas. Además, el Código vigente propone otra innovación de mayor transcendencia, derogatoria del Código antiguo; 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, lejos de ofrecer inconvenientes, traerá consigo incalculables ventajas para el comercio, pues permitirá que las letras de cambio circulen como los billetes de Banco, con gran economía de tiempo.

Al tratar de la presentación de las letras á la aceptación, el Código antiguo se aparta en muchos puntos importantes de la doctrina vigente, que anula casi por completo la iniciativa individual en materias que deben quedar bajo su exclusivo imperio. Exige el Código antiguo de una manera absoluta, que todas las letras se presenten á la aceptación; y el 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 mismo Código antiguo. De esta mayor libertad que obtiene el librador ningún perjuicio puede seguírse á terceras personas; y lejos de ser inútil, como se ha supuesto, está llamada á favorecer las negociaciones mercantiles, dejando expedita la acción de los particulares. Con este propio intento exime el Código vigente á los tenedores de letras giradas á un plazo contado desde la fecha, del deber de presentarlas á la aceptación, que les impone el Código antiguo; mas comprendiendo que por costumbre general del comercio y por natural conveniencia, los tenedores de letras á largo plazo exigen esta aceptación, declara, para quitar todo pretexto á los libradores, que cuando les sean presentadas, deberán aceptarlas ó manifestar en el acto los motivos porque rehusan hacerlo.

No son menos importantes las innovaciones que el Código vigente 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 *acepto* ó *aceptamos*, que hasta ahora es la única legal, pueda ser sustituída 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 resulte que éste tuvo en su poder la letra, y que, lejos de negarse al pago, se conformó en efectuarlo 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, destituídos de fundamento, toda vez que el comerciante que se negare al pago, prevalido de la ambigüedad 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.

Pero el amplio criterio que ha adoptado el Código al fijar la doctrina sobre esta fórmula, no puede seguirse cuando se trata de la aceptación tácita ó presunta. El Código antiguo atribuye los efectos de la verdadera y formal aceptación, al hecho de recibir el librado 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 la letra. Si en algún caso puede constituir una manifestación de esa voluntad, en otros muchos 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, solicitando su absoluta derogación. No

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 Código vigente, fundado en todas estas consideraciones, ha prescindido de la doctrina antigua sobre la aceptación tácita; y en su consecuencia, sólo reconoce la expresa y formal puesta en la misma letra.

No obstante este principio general, el Código 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 antiguo 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 vigente que, si el receptor diere 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 negase á entregar el ejemplar aceptado á la persona que lo reclame con perfecto derecho.

La aceptación no produce, según el Código antiguo, 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. El Código vigente, inspirándose en este criterio, modifica la doctrina del Código antiguo, disponiendo que el aceptante sólo podrá excusarse de verificar el pago en el caso de falsedad de la aceptación.

23.—Otra novedad muy importante se introduce en nuestra legislación mercantil en una materia estrechamente relacionada con la aceptación de las letras. Según el Código antiguo, cuando en la letra se hubieren 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 provenir 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 sobreviniese 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 había 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 subsidia-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ria, bajo el nombre de protesto de mejor seguridad. Apoyándose en tan autorizado ejemplo, el Código vigente prohija esta institución salvadora de los derechos de tercero, y en su consecuencia, faculta al portador de una letra aceptada, en el caso de que el aceptante hubiere dejado protestar otras aceptaciones legítimas, para acudir antes del vencimiento de aquélla á los indicados, por el orden en que aparezcan inscritos, en demanda de aceptación, formalizando, si la rehusasen, el correspondiente protesto.

Sin salir de esta importante materia de la presentación de las letras para su aceptación y cobro, el Código vigente introduce otras modificaciones, encaminadas á suplir el silencio ó la obscuridad del Código antiguo sobre los efectos de la morosidad de los tenedores en hacer dicha presentación. Ofrece duda, con arreglo al Código, si queda perjudicada la letra que no ha sido presentada y protestada en los plazos fijados, por haberlo impedido un caso de fuerza mayor, como, por ejemplo, una rebelión armada que interrumpe las vías de comunicación; y el vigente, de acuerdo con los principios de derecho, declara explícitamente que el poseedor no pierde su derecho al reintegro, cuando una causa superior á su voluntad le hubiere impedido cumplir aquel precepto.

Igualmente la ofrece la naturaleza y extensión de la responsabilidad en que, según el mismo Código, incurren los que remiten letras de una plaza á otra fuera de tiempo, para presentarlas y protestarlas oportunamente; y el vigente la resuelve determinando que éstos serán responsables de las consecuencias que se originen por quedar dichas letras perjudicadas.

Con el objeto de favorecer la circulación de las letras de cambio y de que éstas se paguen á quien tenga perfecto derecho para exigir su importe, el vigente adopta muy útiles y provechosas reformas.

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 la somete el Código antiguo, así como la facultad que 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.

En segundo lugar, 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 riesgos de dicho depósito de cuenta del que lo solicite.

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 se presume ser el portador del ejemplar en que consta la aceptación; ni aun ofreciendo fianza el portador de aquel ejemplar, á satisfacción del aceptante, podrá éste ser compelido al pago. Mas como desde el momento en que se 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 Código vigente 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 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.

Por lo que mira á los protestos de las letras, la experiencia,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

que es guía seguro para el legislador, ha puesto de manifiesto la necesidad la reformar la doctrina vigente en algunos puntos, y de completarla en otros, no previstos en el Código.

Desde la hora ordinaria en que comienzan los negocios hasta las tres de la tarde, que es el plazo señalado actualmente para practicar los protestos, no hay espacio suficiente para formalizar y ultimar estos actos en las plazas mercantiles de alguna importancia, en las que suele ser frecuente que un mismo notario se vea obligado á extender varios protestos en un solo día. Por eso se amplía aquel plazo hasta la puesta del sol, con lo cual 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.

De injusta se ha calificado, y con fundamento, la disposición del Código 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 librador, los endosantes, el librado ó el mismo portador, y así lo declara el Código vigente.

El carácter que la legislación administrativa moderna atribuye á los Alcaldes, se opone á que se entiendan con ellos las diligencias del protesto, cuanda es desconocido el domicilio del librador. 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 qne ocupan constantemente su atención. De aquí la disposición del Código vigente sustituyendo la personalidad del Alcalde por la de un vecino con casa abierta, que se procurará que sea el más próximo al domicilio actual del librado, ó al que últimamente se le hubiere conocido.

Por último, el Código antiguo ordena que en el protesto se harán constar las contestaciones que dieren las personas indicadas á los requerimientos que se les hagan por la negativa del librado á la aceptación y pago de la letra; pero ni distingue las indicaciones hechas para la misma plaza de las que se hicieren para plaza diferente, ni fija el término dentro del cual debe practicarse el protesto á que diere lugar, en cada una de dichas circunstancias, la negativa de las personas indicadas. El Código vigente llena este importante vacío que se advierte en la legislación antigua por medio de disposiciones tan justas como equitativas, de acuerdo con la verdadera naturaleza de las operaciones mercantiles.

También han sido objeto de reforma los preceptos del Código antiguo acerca de las acciones ejecutivas que nacen de las letras de cambio, requisitos y documentos necesarios para entablarlas y excepciones que contra las mismas pueden oponerse. Consisten las reformas introducidas 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 letra, 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, y por último, referirse á la ley de Enjuiciamiento civil en cuanto á las excepciones admisibles en los juicios ejecutivos promovidos por consecuencia de las letras de cambio.

Termina el Código vigente este importantísimo título con las disposiciones relativas á la formación de la cuenta de la resaca, que reproducen sustancialmente la doctrina antigua, modificándola sólo en un punto de bastante interés para el comercio. Según el Código antiguo, el recambio fijado por el que expide la resaca permanece inalterable hasta la extinción de la misma. Este precepto ocasiona dificultades y perjuicios de alguna monta, que nacen de la contradicción en que se hallan las manifestaciones de la vida comercial, y la ley que debe

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

procurar garantizarlas dentro de la justicia. Por efecto del gran incremento que en nuestra época ha tomado el comercio de giro de letras, 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 debe satisfacerla; cuyo aumento ó disminución suele ser de bastante cuantía en las letras que tan frecuentemente se negocian en nuestra Peninsula, giradas desde nuestras provincias y posesiones 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 soporte 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 Código vigente que, si bien sólo debe abonarse un recambio, el importe de éste se graduará aumentando ó disminuyendo la parte 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.

Con esta disposición, inspirada en los principios de justicia, se satisface una necesidad sentida y manifestada por cuantos se dedican al comercio de giro y descuento de letras.

CAPÍTULO III

De las letras de cambio.—Su forma, requisitos y relaciones jurídicas según el vigente Código de Comercio.

Derecho vigente.

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 del Código de Comercio (1).

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

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

2.º La época en que deberá ser pagada.

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

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

5.º 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».

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

---

(1) Art. 443 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

procurar garantizarlas dentro de la justicia. Por efecto del gran incremento que en nuestra época ha tomado el comercio de giro de letras, 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 debe satisfacerla; cuyo aumento ó disminución suele ser de bastante cuantía en las letras que tan frecuentemente se negocian en nuestra Peninsula, giradas desde nuestras provincias y posesiones 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 soporte 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 Código vigente que, si bien sólo debe abonarse un recambio, el importe de éste se graduará aumentando ó disminuyendo la parte 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.

Con esta disposición, inspirada en los principios de justicia, se satisface una necesidad sentida y manifestada por cuantos se dedican al comercio de giro y descuento de letras.

CAPÍTULO III

De las letras de cambio.—Su forma, requisitos y relaciones jurídicas según el vigente Código de Comercio.

Derecho vigente.

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 del Código de Comercio (1).

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

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

2.º La época en que deberá ser pagada.

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

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

5.º 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».

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

---

(1) Art. 443 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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

8.º La firma del librador, de su propio puño, ó de su apoderado al efecto con poder bastante (1).

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 forma y tiempo que ambos hayan convenido al hacer el contrato de cambio (2).

La sentencia dictada por el Tribunal Supremo en 15 de Diciembre de 1880, establece como doctrina: Que la obligación impuesta al tomador de la letra con las cláusulas «valor en cuenta» y «valor entendido», está subordinada á la forma y condiciones convenidas al celebrar el contrato de cambio, y es, por tanto, preciso acreditarlo por otros medios que los de la letra misma, en la que no está más que indicado.

El librador podrá girar la letra de cambio:

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

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

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

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

5.º A 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 (3).

Todos los que pusieren firmas á nombre de otro en letras de cambio, como libradores, endosantes ó aceptantes, deberán hallarse autorizados para ello con poder de las personas en cuya representación obraren, expresándolo así en la antefirma.

(1) Art. 444 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 445 de id.
(3) Art. 446 de id.

Los tomadores y tenedores de letras tendrán derecho á exigir á los firmantes la exhibición del poder.

Los administradores de Compañías se entenderán autorizados por el solo hecho de su nombramiento (1).

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 hiciere 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 (2).

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 (3).

Si la letra de cambio adoleciere de algún defecto ó falta de formalidad legal, se reputará pagaré á favor del tomador y á cargo del librador (4).

DE LOS TÉRMINOS Y VENCIMIENTO DE LAS LETRAS

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

1.º A la vista.
2.º A uno ó más días, á uno ó más meses vista.
3.º A uno ó más días, á uno ó más meses fecha.
4.º A uno ó más usos.
5.º A día fijo ó determinado.
6.º A una feria (5).

(1) Art. 447 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 448 de id.
(3) Art. 449 de id.
(4) Art. 450 de id.
(5) Art. 451 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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

1.º El de la vista, en el acto de su presentación.

2.º El de días ó meses vista, el día en que se cumplan los señalados, contando los desde el siguiente al de la aceptación ó del protesto por falta de haberla aceptado.

3.º 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.

4.º Las giradas á día fijo ó determinado, en el mismo.

5.º Las giradas á una feria, el último día de ella (1).

El uso de las letras giradas de plaza á plaza en lo interior de la Península é islas adyacentes será el de sesenta días.

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 (2).

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 vencen el último día del mes (3).

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 (4).

DE LAS OBLIGACIONES DEL LIBRADOR

26.—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

(1) Art. 452 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 453 de id.
(3) Art. 454 de id.
(4) Art. 455 de id.

cuyo caso será de éste dicha obligación, salvo 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 (1).

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 (2).

Los gastos que se causaren por no haber sido aceptada ó pagada la letra, serán del librador ó del tercero por cuya cuenta se libró, á menos que pruebe que había hecho oportunamente 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 (3).

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 (4).

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 vencimiento 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 (5).

(1) Art. 456 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 457 de id.
(3) Art. 458 de id.
(4) Art. 459 de id.
(5) Art. 460 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DEL ENDOSO DE LAS LETRAS

27.—La propiedad de las letras de cambio se transferirá por endoso (1).

El endoso deberá contener:

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

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

3.º 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.

4.º La fecha en que se hace.

5.º La firma del endosante ó de la persona legítimamente autorizada que firme por él, lo cual se expresará en la antefirma (2).

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 (3).

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 (4).

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» (5).

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

(1) Art. 461 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 462 de id.
(3) Art. 463 de id.
(4) Art. 464 de id.
(5) Art. 465 de id.

el endoso, no tendrá éste otra fuerza que la de una simple cesión (1).

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 el Código de Comercio.

Esta responsabilidad cesará por parte del endosante que, al tiempo de transmitir la letra, haya puesto la cláusula de «sin mi responsabilidad» (2).

En este caso, el endosante sólo responderá de la identidad de la persona cedente ó del derecho con que hace la cesión ó endoso (3).

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» (4).

DE LA PRESENTACIÓN DE LAS LETRAS Y DE SU ACEPTACIÓN

28.—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 (5).

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.

Podrá, sin embargo, el que gire una letra á la vista ó á un

(1) Art. 466 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 467 de id.
(3) Art. 467 de id.
(4) Art. 468 de id.
(5) Art. 469 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

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 (3).

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.

En los accidentes ocurridos en tierra y notoriamente conocidos, se observará igual regla en cuanto al cómputo del plazo legal (4).

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 giradas á fecha, en los plazos en ellas contenidos (5).

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 (1).

(1) Art. 470 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 471 de id.
(3) Art. 472 de id.
(4) Art. 473 de id.
(5) Art. 474 de id.

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 (2).

Presentada una letra á la aceptación dentro de los plazos marcados en los artículos anteriores, deberá el librado aceptarla por medio de las palabras *acepto* ó *aceptamos*, 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 (3).

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.

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 acep-

(1) Art. 475 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 476 de id.
(3) Art. 477 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tación no haya tenido lugar, ó aun cuando niegue la entrega del ejemplar aceptado á quien legítimamente la solicite (1).

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 (2).

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 (3).

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.

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 (4).

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 (5).

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

El poseedor no perderá su derecho al reintegro, si por

(1) Art. 478 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 479 de id.
(3) Art. 480 de id.
(4) Art. 481 de id.
(5) Art. 482 de id.

fuerza mayor no hubiera sido posible presentar la letra ó sacar en tiempo el protesto (1).

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 (2).

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 (3).

DEL AVAL Y SUS EFECTOS

29.—El pago de una letra podrá afianzarse con una obligación escrita, independientemente de la que contraen el aceptante y endosante, conocido con el nombre de aval (4).

Si el aval estuviese 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 (5).

DEL PAGO

30.—Las letras de cambio deberán pagarse al tenedor el día de su vencimiento, con arreglo al art. 455 (6).

Las letras de cambio deberán pagarse en la moneda que en las mismas se designe, y si la designación no fuere efectiva, en la equivalente, según el uso y costumbre en el mismo lugar del pago (7).

(1) Art. 483 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 484 de id.
(3) Art. 485 de id.
(4) Art. 486 de id.
(5) Art. 487 de id.
(6) Art. 488 de id.
(7) Art. 489 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

El pago de una letra vencida hecho al portador, se presumirá válido, á no haber precedido embargo de su valor por auto judicial (2).

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.

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 (3).

El portador de una letra no estará obligado á percibir 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 (4).

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 (5).

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

(1) Art. 490 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 491 de id.
(3) Art. 492 de id.
(4) Art. 493 de id.
(5) Art. 494 de id.

hubiere hecho, responsable del valor de la letra al tercero que fuere portador legítimo de la aceptación (1).

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 (2).

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 (3).

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 (4).

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

(1) Art. 495 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 496 de id.
(3) Art. 497 de id.
(4) Art. 498 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

subsistirán hasta que se presente el ejemplar de la letra dado por el mismo librador, ó hasta que ésta haya prescrito (1).

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 (2).

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 (3).

DE LOS PROTESTOS

31.—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 (4).

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 (5).

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

1.ª 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.

2.ª Otorgarse ante notario público.

3.ª 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.

(1) Art. 499 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 500 de id.
(3) Art. 501 de id.
(4) Art. 502 de id.
(5) Art. 503 de id.

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

5.ª 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.

6.ª Reproducir asimismo la contestación dada al requerimiento.

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

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

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

10.ª Dejar en el acto extendida copia del mismo en papel común á la persona con quien se hubieren entendido las diligencias (1).

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

1.º El designado en la letra.

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

3.º 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 (2).

Sea cual fuere la hora á que se saque el protesto, los notarios retendrán en su poder las letras, sin entregar éstas ni el

(1) Art. 504 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 505 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 entre tanto 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 (1).

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.

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 (2).

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 (3).

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 (4).

Si la persona á cuyo cargo se giró la letra se constituyere en quiebra, podrá protestarse por falta de pago aun antes del ven-

(1) Art. 506 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 507 de id.
(3) Art. 508 de id.
(4) Art. 509 de id.

cimiento; y protestada, tendrá el portador expedito su derecho contra los responsables á las resultas de la letra (1).

DE LA INTERVENCIÓN EN LA ACEPTACIÓN Y PAGO

32.—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 (2).

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 subrrogará en los derechos del portador mediante el cumplimiento de las obligaciones prescritas á éste, con las limitaciones siguientes:

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

2.ª 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 (3).

La intervención en la aceptación no privará al portador de la letra protestada del derecho á exigir del librador ó de los

(1) Art. 510 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 511 de id.
(3) Art. 512 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

endosantes el afianzamiento á las resultas que ésta tenga (1).

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 (2).

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 (3).

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

33.—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 (4).

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 probare haber hecho oportunamente provisión de fondos (5).

(1) Art. 513 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 514 de id.
(3) Art. 515 de id.
(4) Art. 516 de id.
(5) Art. 517 de id.

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.

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 (1).

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

1.º 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.

2.º 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.

Si para hacer el reembolso concurrieren el librador y endosantes, será preferido el librador; y, concurriendo sólo endosantes, el de fecha anterior (2).

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 (3).

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 des-

(1) Art. 518 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 519 de id.
(3) Art. 520 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

pachar la ejecución contra el aceptante, cuando no se hubiere puesto tacha de falsedad en el acto del protesto por falta de pago (1).

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 3.º, parte 2.ª, tít. 3.º de la ley de Enjuiciamiento civil, bastando acompañar á la demanda, en el primer caso, el protesto que acredite la falta de aceptación de la letra (2). Contra la acción ejecutiva por letras de cambio no se admitirán más excepciones que las consignadas en la ley de Enjuiciamiento civil (3). Con arreglo al art. 1429 de esta ley, la letra de cambio, sin necesidad de reconocimiento judicial respecto al aceptante que no hubiese puesto tacha de falsedad á su aceptación al tiempo de protestar la letra por falta de pago, es un título que tiene aparejada ejecución, y en él puede fundarse la acción ejecutiva (4). En los juicios ejecutivos sobre pagos de letras de cambio, sólo serán admisibles las excepciones siguientes:

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

2.ª Pago.

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

4.ª Prescripción.

5.ª Quita ó espera, probándose esta última por escritura pública ó por documento privado, reconocido en juicio, y además la de caducidad de la letra (5).

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 (6). No tendrá efecto

(1) Art. 521 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 522 de id.
(3) Art. 523 de id.
(4) Art. 1429 de la ley de Enjuiciamiento civil de 1881.
(5) Art. 1465 de la ley de Enjuiciamiento civil.
(6) Art. 524 del vigente Código de Comercio.

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 (1). Las letras de cambio protestadas por falta de pago, devengarán interés, en favor de los portadores, desde la fecha del protesto (2).

33.—Vamos á ocuparnos ahora del *recambio* y *resaca*. 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 (3).

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 certificación de agente ó corredor oficial, si los hubiere, ó en su defecto, con la de dos comerciantes matriculados (4).

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

(1) Art. 525 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 526 de id.
(3) Art. 527 de id.
(4) Art. 528 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

34.—Vamos á ocuparnos ahora del embargo y depósito provisionales del valor de una letra de cambio. En los casos en que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 496 y 507 del antiguo Código de Comercio, procediere el embargo ó depósito provisional del valor de una letra de cambio, el que lo solicitare debe pedirlo al Juez por escrito (3). Los casos á que se referían dichos artículos 496 y 507 del antiguo Código de Comercio, son los mismos de los artículos 491 y 498 del vigente. En tales casos, el juez, en vista de la solicitud, mandará requerir á quien proceda para que deposite el valor de la letra, cuyo depósito, no habiendo conformidad entre los interesados, se hará en el establecimiento público destinado al efecto; y si esto no pudiese tener lugar, en un comerciante matriculado de reconocida responsabilidad, ó en su defecto, en persona que tenga esta última circunstancia (4). 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 y 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 (5).

(1) Art. 529 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 530 de íd.
(3) Art. 2128 de la ley de Enjuiciamiento civil vigente.
(4) Art. 2129 de la propia ley procesal.
(5) Art. 2130 de la ley de Enjuiciamiento citada.

APÉNDICE AL CAPÍTULO

35.—Conviene tener presente que, con arreglo al Real decreto de 18 de Noviembre de 1887 (1), el tipo oficial de cambio en las plazas mercantiles del reino, es la peseta, creada en la reforma del sistema monetario vigente de 19 de Octubre de 1868 (2), y que los cambios de España con el extranjero deben arreglarse fijando el número de pesetas ó céntimos más ó menos que hayan de entregarse en equivalencia de la moneda de cambio ó sus múltiplos del país respectivo, á cuyo efecto servirá de norma el procedimiento de cambio adoptado en el apéndice segundo de la Instrucción de 26 de Junio de 1886 (3). Los cambios entre las plazas mercantiles de España, deberán arreglarse fijando el tanto por ciento de beneficio ó de daño con relación al papel (4). En igual forma se arreglarán los cambios en Francia, Bélgica, Italia y Suiza, mientras subsista en estas naciones el mismo sistema monetario que en España; así como también los cambios con otros países que en adelante adopten en su moneda iguales condiciones (5). La Junta sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de Madrid, ha de cuidar de admitir á la cotización oficial los nuevos cambios que puedan abrirse sobre naciones con las cuales España no tuviere giros directos, y de acomodar á estos preceptos la cotización del cambio extranjero, en los casos en que lo reclame al-

(1) Publicado en la *Gaceta de Madrid* del dia 19 de Noviembre de 1887.
(2) Art. 1.° del Real decreto de 18 de Noviembre de 1887.
(3) Art. 2.° de íd.
(4) Art. 3.° de íd.
(5) Art. 4.° de íd.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

34.—Vamos á ocuparnos ahora del embargo y depósito provisionales del valor de una letra de cambio. En los casos en que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 496 y 507 del antiguo Código de Comercio, procediere el embargo ó depósito provisional del valor de una letra de cambio, el que lo solicitare debe pedirlo al Juez por escrito (3). Los casos á que se referían dichos artículos 496 y 507 del antiguo Código de Comercio, son los mismos de los artículos 491 y 498 del vigente. En tales casos, el juez, en vista de la solicitud, mandará requerir á quien proceda para que deposite el valor de la letra, cuyo depósito, no habiendo conformidad entre los interesados, se hará en el establecimiento público destinado al efecto; y si esto no pudiese tener lugar, en un comerciante matriculado de reconocida responsabilidad, ó en su defecto, en persona que tenga esta última circunstancia (4). 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 y 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 (5).

(1) Art. 529 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 530 de íd.
(3) Art. 2128 de la ley de Enjuiciamiento civil vigente.
(4) Art. 2129 de la propia ley procesal.
(5) Art. 2130 de la ley de Enjuiciamiento citada.

APÉNDICE AL CAPÍTULO

35.—Conviene tener presente que, con arreglo al Real decreto de 18 de Noviembre de 1887 (1), el tipo oficial de cambio en las plazas mercantiles del reino, es la peseta, creada en la reforma del sistema monetario vigente de 19 de Octubre de 1868 (2), y que los cambios de España con el extranjero deben arreglarse fijando el número de pesetas ó céntimos más ó menos que hayan de entregarse en equivalencia de la moneda de cambio ó sus múltiplos del país respectivo, á cuyo efecto servirá de norma el procedimiento de cambio adoptado en el apéndice segundo de la Instrucción de 26 de Junio de 1886 (3). Los cambios entre las plazas mercantiles de España, deberán arreglarse fijando el tanto por ciento de beneficio ó de daño con relación al papel (4). En igual forma se arreglarán los cambios en Francia, Bélgica, Italia y Suiza, mientras subsista en estas naciones el mismo sistema monetario que en España; así como también los cambios con otros países que en adelante adopten en su moneda iguales condiciones (5). La Junta sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de Madrid, ha de cuidar de admitir á la cotización oficial los nuevos cambios que puedan abrirse sobre naciones con las cuales España no tuviere giros directos, y de acomodar á estos preceptos la cotización del cambio extranjero, en los casos en que lo reclame al-

(1) Publicado en la *Gaceta de Madrid* del dia 19 de Noviembre de 1887.
(2) Art. 1.° del Real decreto de 18 de Noviembre de 1887.
(3) Art. 2.° de íd.
(4) Art. 3.° de íd.
(5) Art. 4.° de íd.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

guna variación de los sistemas monetarios (1). Por dicho Real decreto de 18 de Noviembre de 1887, quedaron derogados los de 18 de Febrero y 10 de Junio de 1847, relativos á la forma de arreglar y cotizar los cambios nacional y extranjero (2).

Igualmente conviene recordar, porque tiene íntima relación con la materia de que trata el capítulo antecedente, que el Tribunal Supremo de Justicia ha declarado que el tomador de una letra de cambio expedida con la cláusula de valor en cuenta, queda responsable á satisfacer su importe al librador ó compensárselo, aunque al celebrar el contrato de cambio no hayan pactado cosa alguna respeto al tiempo y modo de cumplir esa obligación, porque al consagrarla por modo expreso el art. 428 del antiguo Código de Comercio, lejos de derivarla de tal pacto adjunto al contrato, la presupone contraída al par de su celebración, por lo mismo que, no mediando en dicho acto cantidad ni valor efectivo y de presente, sino dos promesas mutuas con cargo á la cuenta que exista abierta ó se abra de nuevo entre las partes interesadas, evidente es que una vez pagada la letra, queda expedito el derecho del librador á exigir su importe al tomador, ó bien á compensarlo, según el resultado que arroje dicha cuenta (3); y que si bien es cierto que en el caso de haberse convenido el tiempo y forma de liquidar el importe de la letra, está subordinada la responsabilidad del tomador á lo que con el librador hubiere pactado; y que no estando más que indicado en la letra, debe probarse el pacto por otros medios por aquel que lo invoque en apoyo de su derecho, no lo es menos que, á falta de convenio expreso sobre dicho punto, ha de suplirse la voluntad de los interesados por las reglas generales relativas al cumplimiento de las obligaciones, y considerando por ello que, aun prescindiendo de los antecedentes del pleito invocados por el demandante para explicar el concepto en que expidió la letra de cambio, y teniendo tan

(1) Art. 5.° del Real decreto de 18 de Noviembre de 1887.

(2) Por Real orden de 19 de Noviembre de 1887, se mandó publicar en la *Gaceta* y *Boletines oficiales* de las provincias el Apéndice 2.° de la Instrucción de 26 de Junio de 1886, á que hace referencia el art. 2.° del Real decreto de 18 de Noviembre de 1887.

(3) Considerando 1.° de la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 23 de Junio de 1891; *Gaceta de Madrid* de 16 de Agosto.

sólo en cuenta que el tomador de ella percibió su importe, alegando sin probarlo para excusar su responsabilidad, que según lo convenido debía tomársele en cuenta de una donación hecha por el librador, evidente es su obligación de reintegrarlo, por lo cual, y no entendiéndolo así la sentencia recurrida, infringe el mencionado art. 428 del antiguo Código de Comercio y el 260, invocados en apoyo de los dos primeros motivos del recurso, así como la doctrina invocada en el 3.° (1).

36.—Para el estudio de las diversas cuestiones á que puede dar lugar la letra de cambio, pueden consultarse, además de las obras mencionadas en el presente capítulo y en los anteriores de este tít. XVI, las siguientes:

1.ª *Lettre de change*. Art. du *Dictionnaire de Droit commercial, industriel et maritime*, par Goujet et Merger; edic. de 1880, tomo 5.°, páginas 98 á 248.

2.ª Bergson: *Des lettres de change d'aprés le Code de Commerce et nouveau projet de loi pour l'Allemagne*, in 8.°

3.ª Calamandrei: *La cambiale, commento al titolo* X, *capo* I, *del nuovo Codice di Commercio italiano*, 1883; Firenze, in 8.°

4.ª Gallavresi: *La cambiale nel nuovo Codice di Commercio italiano, note ilustrative;* Milano, 1882.

5.ª Marghieri: *La cambiale, seggio intorno al titolo* X *del nuovo Codice di Commercio del regno d'Italia;* Napoli, 1883.

6.ª Norsa: *La nuova legislacione di cambio;* Verona; 1883.

7.ª Vidari: *La lettera di cambio*; Firenze, 1870, un vol. in 8.°

8.ª Bedarride: *Commentaire du Code de Commerce: De la lettre de change, des billets à l'ordre et de la prescription*, segunda edición, 1881, dos vols. in 8.°

9.ª Bravard Veyrières et Demangeat: *Traité de la lettre de change et du billet à l'ordre*, 1862, in 8.°

10. Nouguier: *Des lettres de change et des effets de commerce*, cuarta edición, 1875, dos vols. in 8.°

11. Pardessus: *Traité du contrat des lettres de change*, 1809, dos vols. in 8.°

(1) Considerandos 2.° y 3.° de la sentencia del Tribunal Supremo de Justicir de 23 de Junio de 1891; *Gaceta de Madrid* de 16 de Agosto.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

12. Eng. Persil: *De la lettre de change et du billet à l'ordre*, 1837, in 8.°

13. Schiebe: *Traité theorique et pratique des lettres de change*, 1819, in 8.°

14. Waelbrock: *Commentaire legislatif el doctrinal de la loi du 20 Mai 1872, pour la lettre de change et le billet à l'ordre*, 1873, in 8.°

15. Yéche: *Traité de la lettre de change et du billet à l'ordre*, 1846, in 8.°

TÍTULO DÉCIMOSÉPTIMO

DE LAS LIBRANZAS, VALES Y PAGARÈS Á LA ORDEN Y DE LOS MANDATOS DE PAGO LLAMADOS CHEQUES

CAPÍTULO PRIMERO

De las libranzas y de los vales ó pagarés á la orden, según la antigua legislación mercantil.

37.—Entre todos los efectos negociables, son las libranzas las que más se asemejan á las letras de cambio. Como observa Navarro Zamorano, en unas y otras hay remisión de un lugar á otro; en unas y otras intervienen tres personas: el librador ó librancista, el tomador y el librado; unas y otras son transmisibles por medio de endosos; unas y otras, en fin, contienen en su esencia una operación de cambio; de manera que la única diferencia capital que las distingue de las letras de cambio consiste en que las libranzas no constituyen por sí mismas un acto calificado de mercantil, como no estén giradas entre comerciantes ó no tengan su origen en una operación comercial, cuando las letras de cambio son tenidas como actos mercantiles, abstracción hecha de las personas que las crean y del origen de que proceden (1). González Huebra las define: *un docu-*

(1) Véase págs. 199 á 204, y modelo de libranzas, pág. 227, del *Tratado legal sobre las letras de cambio, libranzas, vales, pagarés*, etc., por D. Ruperto Navarro Zamorano, Madrid, 1845.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

12. Eng. Persil: *De la lettre de change et du billet à l'ordre*, 1837, in 8.°

13. Schiebe: *Traité theorique et pratique des lettres de change*, 1819, in 8.°

14. Waelbrock: *Commentaire legislatif el doctrinal de la loi du 20 Mai 1872, pour la lettre de change et le billet à l'ordre*, 1873, in 8.°

15. Yéche: *Traité de la lettre de change et du billet à l'ordre*, 1846, in 8.°

TÍTULO DÉCIMOSÉPTIMO

DE LAS LIBRANZAS, VALES Y PAGARÈS Á LA ORDEN Y DE LOS MANDATOS DE PAGO LLAMADOS CHEQUES

CAPÍTULO PRIMERO

De las libranzas y de los vales ó pagarés á la orden, según la antigua legislación mercantil.

37.—Entre todos los efectos negociables, son las libranzas las que más se asemejan á las letras de cambio. Como observa Navarro Zamorano, en unas y otras hay remisión de un lugar á otro; en unas y otras intervienen tres personas: el librador ó librancista, el tomador y el librado; unas y otras son transmisibles por medio de endosos; unas y otras, en fin, contienen en su esencia una operación de cambio; de manera que la única diferencia capital que las distingue de las letras de cambio consiste en que las libranzas no constituyen por sí mismas un acto calificado de mercantil, como no estén giradas entre comerciantes ó no tengan su origen en una operación comercial, cuando las letras de cambio son tenidas como actos mercantiles, abstracción hecha de las personas que las crean y del origen de que proceden (1). González Huebra las define: *un docu-*

(1) Véase págs. 199 á 204, y modelo de libranzas, pág. 227, del *Tratado legal sobre las letras de cambio, libranzas, vales, pagarés*, etc., por D. Ruperto Navarro Zamorano, Madrid, 1845.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mento por el que un principal manda á un subalterno ó dependiente que pague cierta cantidad á la orden de un tercero (1). Las libranzas están tomadas de las *Ordenanzas de Bilbao*. En efecto: en ellas se lee lo que sigue: «Practícase también en este comercio dar libranzas unos comerciantes contra otros, para en su virtud hacerse varios pagamentos; y porque siempre se considera y supone se hacen estas libranzas como dinero en contado, y que de retenerlas los tenedores sin cobrarlas por algunos días, con título de atención, confianza ú otros motivos, pudieran resultar graves inconvenientes, como la experiencia lo ha mostrado; por evitarlos se ordena que en adelante los tenedores de semejantes libranzas, que no contengan plazo determinado, hayan de acudir y acudan á la cobranza inmediatamente de la entrega de ellas, y de no pagárselas por las personas contra quienes fueren dadas, las vuelvan dentro de tres días naturales, á lo más tarde, contados desde el de sus fechas, pena de perder el recurso contra ellos» (2). Cuando las libranzas expresaren término, se deberá contar éste desde el día inmediato al de sus fechas, sin que se pueda gozar de día alguno de cortesía; y si señalaren día fijo, se deberá pagar en él ó devolverlas á sus dueños en el término que va puesto en el número antecedente, bajo la misma pena, de que, pasando ó reteniéndolas más tiempo, pierdan sus tenedores el recurso contra el deudor (3).

A la par que la letra, la libranza es una escritura en la que un sujeto manda á otro que pague cierta cantidad á la orden de un tercero, en determinado lugar, distinto de aquel en que la misma escritura se expide; la libranza, empero, según observa Durán y Bas, para equipararse en cuanto cabe á la letra de cambio, debe ser de comerciante á comerciante, bien que no cabe encerrar dentro de los estrechos límites de una definición las diferencias esenciales entre la letra de cambio y la libranza, siendo indispensable apelar á la descripción y al análisis, considerando la libranza en su objeto, en su forma,

(1) González Huebra, *Derecho Mercantil*, tomo I, pág. 379.
(2) Núm. 7.°, cap 14 de las Ordenanzas de Bilbao.
(3) Núm. 8.°, cap. 14 de id.

en la transmisión y en sus efectos (1). Con relación al objeto, no se ha hallado diferencia esencial; sin embargo, si se atiende á lo que muchas veces acontece, y en particular á las prácticas del comercio en los siglos XVII y XVIII, encontramos que el contrato de cambio es la base y la causa de las letras, al paso que en las libranzas es de ordinario consecuencia de otro contrato, y por lo mismo, otro el principal objeto. En efecto, el que había comprado ciertos géneros en Burgos, y tenía fondos en Bilbao, donde cabalmente le convenía al vendedor recibir el precio, daba á éste una libranza contra su comisionista ó corresponsal de Bilbao. Además, atendidas las mismas prácticas, de las cuales ha partido la ley, la letra se emplea no sólo como instrumento de cambio, sino también como recurso de crédito; así es que en ella no se supone hecha la provisión en el acto del libramiento, sino que se contrae la obligación de hacerla; mientras que las libranzas se dan de ordinario sobre fondos preexistentes, y así lo da por supuesto la ley, de lo que resulta que el derecho no las considera como instrumentos de crédito. Según La Serna, por *libranza* se entiende un documento privado en el que un comerciante encarga á otro que pague cierta cantidad de dinero á la orden de alguno (2).

38.—En cuanto á la forma, la libranza se distingue de la letra de cambio: 1.°, en que ha de contener la expresión de ser libranza; 2.°, en que no es menester que exprese la época del pago, entendiéndose pagadera á su presentación, siempre que esta circunstancia se haya omitido. La palabra *libranza* es indispensable en el instrumento, porque sin ella podría confundírsele con la letra. La designación de la época del pago no es esencial, porque la ley supone que la libranza se da sobre fondos preexistentes, y por lo mismo que se responde de su pago á la presentación si no se ha convenido lo contrario. En punto á la transmisión no hay la menor diferencia, pues la de las libranzas, por ser documentos á la orden, ya que si no están expedidas de esta suerte no son efectos de comercio, se verifica

(1) Martí de Eixalà y Durán y Bas, *Derecho Mercantil*, edic. de 1879, páginas 254 y siguientes.
(2) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

también por medio de endoso, y éste ha de entenderse en igual forma que el de las letras (1), y aquí hacen observar los tratadistas que, si bien el Tribunal Supremo, con sentencia de 10 de Julio de 1878, ha declarado que los artículos 467 y 468 del Código de Comercio se refieren á los endosos de las letras de cambio y no son aplicables á los que se estampan en otros documentos de crédito, esto sólo debe entenderse, como en el caso de la propia sentencia, respecto á los que no son mercantiles y endosables según las leyes.

En cuanto á los efectos de las libranzas, hallamos que por regla general los producen iguales á las letras de cambio, tanto si se atiende á los derechos que competen al portador de aquéllas y á las obligaciones que se le imponen, como á la responsabilidad del librancista y endosantes, y á las obligaciones recíprocas entre el mismo librancista y el pagador (2), cuya regla admite dos excepciones, que son consecuencias de lo que va indicado sobre el objeto de la libranza; en primer lugar, el portador de ella no tiene obligación de presentarla á la aceptación ni derecho para exigirla del pagador; puede únicamente protestarla por falta de pago, y sólo en este caso cabe el recurso contra el librancista y endosantes (3), cuya excepción, según los tratadistas mencionados (4), confirma en la opinión de que la ley ve en la libranza, no un instrumento de crédito, ó lo que es lo mismo, destinado principalmente para la circulación, *sino un medio de hacer pagamentos*. De la misma excepción se infiere otra especialidad de la libranza, y recae sobre su forma, á saber: que si se diere á plazo, éste ha de ser necesariamente fijo y no contado desde la vista. En segundo lugar, el tenedor de la libranza ha de ejercer sus acciones dentro de plazos más cortos que los prefijados al portador de una letra de cambio (5). Con arreglo á la legislación vigente, antes de publicarse el actual Código de Comercio las obligaciones y acciones dimanantes de las letras de cambio pres-

(1) Arts. 564 y 570 del antiguo Código de Comercio.
(2) Véanse los artículos 558 á 562 de id.
(3) Art. 560 de id.
(4) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Derecho Mercantil*, edic. cit., pág. 256.
(5) Art. 567 del antiguo Código de Comercio.

cribían sin distinción á los cuatro años del vencimiento, aun cuando se hubiese levantado el protesto (1), y por igual término prescribían, por punto general, las acciones procedentes de libranzas y pagarés á la orden, exceptuándose la obligación en garantía por falta de pago, la que así en las libranzas como en los pagarés queda prescrita, respecto de los endosantes, transcurridos dos meses desde el protesto, y también por lo que mira al librador, tratándose de libranzas, si probare que al vencimiento tenía hecha la provisión (2). El hecho de marcarse plazos más cortos al tenedor de la libranza dimana de presumirse, dada ésta sobre fondos preexistentes en poder del pagador, cuyos fondos podría perder su dueño el librancista, si el portador retardaba por algún tiempo el uso de su acción, así contra el mismo como contra los endosantes. De aquí provenía también el prescribirse en las Ordenanzas de Bilbao que las libranzas que no fueren dadas á plazo, se presentaran inmediatamente al pago; cuya disposición no puede entenderse subsistente, atendido que, equiparadas por punto general las libranzas á las letras de cambio, deben regir para la presentación de las primeras las reglas prescritas respecto de éstas.

39.—El vale ó pagaré á la orden 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 (3). También se ha definido una escritura en la que un sujeto promete pagar cierta cantidad á un tercero ó á su orden, ya sea en el mismo lugar de la fecha, ya en otro distinto (4), y para que sea mercantil es necesario además que proceda de operaciones de comercio (5). Hacen notar los Sres. La Serna y Reus, que si bien

(1) Art. 557 del antiguo Código de Comercio, y sentencias del Tribunal Supremo de Justicia de 28 de Abril de 1865, 7 de Enero de 1873 y 18 de Marzo de 1875.
(2) Arts. 567, 568 y 569 de id., y sentencias del Tribunal Supremo de Justicia de 16 de Octubre de 1861, 23 de Febrero de 1871 y 5 de Diciembre de 1875.
(3) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 228.
(4) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Derecho Mercantil*, edic. de 1879, página 257.
(5) Art. 558 del antiguo Código de Comercio, y sentencias de 5 de Agosto de 1857, 14 de Julio de 1874, 29 de Enero y 28 de Junio de 1859 y 8 de Julio de 1872.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

el Tribunal Supremo de Justicia (1) ha declarado que los pagarés que no reunan las condiciones prescritas en el art. 563 del antiguo Código de Comercio no son mercantiles, no deben entenderse dichos requisitos como esenciales, pues el mismo Código preve el caso en que falten. Si el vale es pagadero en el mismo lugar, no puede contener el contrato de cambio, sino que será, ó bien instrumento de préstamo, ó bien un medio de efectuar el pago de una deuda líquida, procedente de compra al fiado, de cuenta corriente ú otra causa cualquiera. Siendo pagadero en otro lugar distinto del de la fecha, tenemos ya el contrato de cambio, si bien en la mayor parte de los casos el principal objeto del vale habrá sido efectuar un préstamo ó un pago. Han hecho notar además distinguidos tratadistas (2), que desde luego se advierte una diferencia transcendental entre la letra y el vale ó pagaré, y es que en aquélla el librador manda á un tercero que pague al tomador, mientras que en el vale promete pagar el mismo otorgante, ya sea por sí mismo, ya por el ministerio de otro; de ahí es que la letra de cambio se concibe en forma de carta (3) y el pagaré como promesa de pago; y de lo mismo hay quien entiende que resulta que no es circunstancia precisa para la validez del vale la expresión del lugar del pago, creyéndose que se ha prometido efectuarlo en el domicilio del otorgante, cuando no se hubiere expresado lo contrario, según los principios generales en materia de obligaciones (1); empero el texto del art. 563 del antiguo Código de Comercio nos permite discrepar de la opinión de autorizados tratadistas en este punto. Aun cuando el propio art. 563 indica que las libranzas y vales ó pagarés á la orden debían contener *la época de su pago*, sin embargo, se ha sostenido que tampoco es esencial que exprese esta época, pues que la ley provee, para el caso que no se hubiere marcado, declarando valedero el vale diez días después de la fecha (2), y fuera de esto, el vale exigía en su formación las mismas circunstancias de la letra; tales son la fecha, la cantidad, el nombre de la persona á cuya orden se expide, la especie del valor y la firma del otorgante (3). Cuando falte la firma del deudor, ó la expresión de la cantidad, ó el nombre de la persona á la que debe pagarse, no producirá efecto, porque según observan los tratadistas, en el primer caso no hay documento, en el segundo falta el contrato, y en el tercero tenemos un pagaré al portador que, por disposición expresa, carece de todo valor (4). Si no fuere extendido á la orden, no pasa de simple promesa de pago sujeta á la ley común sobre préstamos (5), y lo propio deberá decirse cuando falta la fecha (6), y en cuanto á la transmisión, el vale ó pagaré á la orden, al igual de la libranza, no se distingue de la letra (7). Se ha resuelto que el endoso en blanco no es título al portador, sino que supone que el endoso debe llenarse para reclamar contra los firmantes (8).

Con respecto á no ser esencial que exprese la época del pago, pues que la ley provee para el caso que no se hubiese marcado, declarando valedero el vale diez días después de la

(1) Sentencia de 14 de Noviembre de 1862; *Gaceta* de 20 del mismo mes y año. En esta sentencia se resuelve que los pagarés que no reunen todos los requisitos prescritos en el art. 563 del antiguo Código de Comercio, y que por consiguiente no son mercantiles, corresponden á la clase de simples ó comunes.

(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, edic. cit., págs. 257 y siguientes.

(3) Tanto es así, que la letra de cambio se concibe en forma de carta, que no de otra manera las redactaban en Cataluña en la época de su mayor apogeo mercantil, como puede verse en las muchas letras que aparecen transcritas en el libro *Registro de los Cónsules de Mar*, Archivo de la Casa Lonja de Mar de Barcelona. Insertamos como ejemplar una de ellas, que data del año 1434, y dice así: «*Molt honorables Senyors: per aquesta primera letra de cambi á 60 jorns feta complirets al honorat en Francesch Sartra 495 scuts philipons, cō est 495 de la valor dels cuals som así contents del honorat Miser Ramon Gran al cual havian a'donar assi per sou salari 300 florins en paga y prorata del salari de la Embajada de Bruges, comptán sis sous cuatres diners barceloneses per cascun scut perqué al temps fets bon compliment. Dada en Barcelona á 23 Juin de anno nativitate domini 1434. Firman'ls Consuls de la mar de Barcelona prets á vostre honor. Als mols honorables le Consuls de Catalans en Bruges.*

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 258.
(2) Art. 561 del antiguo Código de Comercio, párrafo 1.º
(3) Art. 563 de id.
(4) Art. 571 de id. y Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, tomo I, pág. 384.
(5) Art. 570 de id.
(6) Martí de Eixalá y Durán y Bas, pág. 258.
(7) Art. 558 del antiguo Código de Comercio.
(8) Recurso de casación de 20 de Mayo de 1876; *Gaceta de Madrid* de 8 de Agosto del mismo año.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

fecha, se ha hecho notar que ha de ser determinado, atendido que no pudiendo ser presentado el vale para la aceptación, no cabe darlo á un plazo de la vista, y aunque el Tribunal Supremo (1) haya declarado que los pagarés que no reunan todos los requisitos prescritos en el art. 563 del antiguo Código no son mercantiles, no por esto será esencial expresar la época del pago, pues en el recurso de casación en que se dictó la sentencia en que se establece dicha doctrina, tratábase de pagarés en que faltaba un requisito esencial, de los que no son, como el de la época del pago, suplidos por la ley.

39.—En cuanto á los efectos y obligaciones prescritas al portador, se hallan equiparados por punto general los vales á las letras de cambio, con arreglo á lo dispuesto en los artículos 558 y 562 del antiguo Código de Comercio y jurisprudencia del Tribunal Supremo de Justicia (2); pero no será así cuando el pagaré no reuna todos los requisitos que prescribe el artículo 563 (3), admitiendo aquella regla excepciones, que parte han sido expresadas por la ley y parte se deducen de ella (4). Es la primera, que el tenedor de un vale no tiene derecho para exigir la aceptación, aunque se hubiese indicado persona por cuyo ministerio se prometiera verificar el pago; y la razón consiste en que el vale no se ha considerado en su origen como instrumento de crédito; de lo que se sigue que la persona indicada no se reputa serlo como garantía, sino en todo caso se mira al otorgante como único pagador (5); la segunda excepción consiste en que el tenedor de un vale no puede denegarse á percibir á cuenta las cantidades que le entregue el deudor, debiendo anotarlas en el dorso del documento (6), y descargarán en otro tanto la obligación solidaria de los endosantes, sin que por eso se pueda omitir el protesto para usar de su derecho contra éstos por el residuo; y la tercera excepción ó diferencia, es relativa al plazo que en el caso de haberse protestado un vale por falta de pago, se concede al tenedor para usar de la acción de reembolso contra los endosantes, plazo que es más corto que el que se marca para el mismo objeto al portador de la letra de cambio. Otra diferencia deberá tal vez admitirse, en opinión de los autores, atendida la naturaleza del instrumento de que se trata (1). En efecto; no parece que en general deba reconocerse en el tenedor de un vale protestado por falta de pago el derecho de girar una resaca contra cualquiera de los endosantes; derecho que en igual caso compete, sin distinción, al portador de una letra; porque el vale ó pagaré á la orden no es esencialmente instrumento de cambio, si bien algunas veces este contrato se practica por medio de pagaré. Cuando esto suceda, dicen los señores Martí de Eixalá y Durán y Bas, si, por ejemplo, un comerciante de Madrid endosa á otro un vale pagadero en Sevilla, y allí se protesta por falta de pago, procede la resaca contra el endosante; pero no si el endoso se hubiese puesto en el lugar mismo del pago por hallarse en él accidentalmente el tenedor, pues que entonces el endoso no envuelve el contrato de cambio, sino que se reduce á la mera transmisión de un crédito endosable.

40.—Se ha declarado que la acción para repetir contra los endosantes de pagarés á la orden protestados por falta de pago no prescribe cuando los tenedores de dichos pagarés ejercieron su repetición dentro del término que señala el art. 567 del Código de Comercio y gestionaron después como previene el 582 (2). Igualmente tiene declarado el Tribunal Supremo de Justicia (3), que si bien el aval es una garantía peculiar de las letras de cambio, ha de estarse, sin embargo, al derecho común como supletorio, según el cual, el que se obliga en un contrato como deudor principal, se entiende que contrae una obligación solidaria, en fuerza de la cual puede ser reconocido en su caso, ó sea como tal, cuando llegue el término de su cumplimiento;

(1) Sentencia de 14 de Noviembre de 1862.
(2) Sentencias de 5 de Agosto de 1857, 14 de Julio de 1874, 29 de Enero y 28 de Junio de 1859 y 8 de Julio de 1872.
(3) Idem de 7 de Noviembre de 1870.
(4) Idem de 28 de Marzo de 1860.
(5) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Derecho Mercantil*, pág. 259.
(6) Art. 565 del antiguo Código de Comercio.

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 259.
(2) Recurso de injusticia notoria de 18 de Octubre de 1861; *Gaceta de Madrid* de 19 del mismo mes y año.
(3) Sentencia de 11 de Octubre de 1875; *Gaceta de Madrid* de 21 del mismo mes y año.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cuya doctrina, aplicada á los pagarés, entiendo que ha de dar por resultado que el avalista en éste y otro cualquiera documento, ha de responder en la misma forma y condiciones que si el *aval* se hubiese estampado en una letra de cambio. Es de oportuna recordación la siguiente doctrina sobre pagarés. En virtud de las leyes comunes, el pagaré no mercantil queda sujeto á las reglas de la cesión, que no dan al cedente, ó llámese endosante, el carácter de fiador ni deudor solidario; que el artículo 564 del Código de Comercio se limita á establecer la forma del endoso de pagarés mercantiles, no siendo aplicable á los que no lo son; que el art. 434 del propio Código de Comercio se refiere exclusivamente á las letras de cambio, sin que del texto y espíritu de su último párrafo se deduzca que puede extenderse al endoso de pagarés no mercantiles, que en su caso habrían de someterse á las prescripciones del protesto (1). En un recurso de casación consideró el Tribunal Supremo de Justicia que los endosantes de un pagaré se reputan deudores solidarios, y que para quedar libres es menester que se consignen total y oportunamente las deudas reclamadas, y que cuando se reclama una cantidad determinada, los intereses y las costas, no se libra el endosante por consignar el firmante el pago después de la sentencia definitiva (2). También se ha declarado que un pagaré por valor recibido á la orden de una Sociedad de comercio, protestado por falta de pago y reconocido judicial y extrajudicialmente, es un documento mercantil por su redacción y por las cualidades personales de los otorgantes; y en este concepto, acredita una obligación válida, no obstante la excepción de dinero no entregado, que el derecho mercantil no admite, y cuando además existe contra la misma la prueba suministrada por el actor (3). La condena de pagar impuesta al firmante del mencionado pagaré, responde á la naturaleza mercantil de dicho documento, y por ello el

(1) Sentencia de 4 de Junio de 1884, tomo LV, pág. 362 de la Sección de Jurisprudencia civil que publica la *Revista de Legislación y Jurisprudencia*.

(2) Recurso de casación de 20 de Octubre de 1857, citado por La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, nota 1.ª de la pág. 290.

(3) Sentencia de 21 de Abril de 1888, tomo LXIII, pág. 599 de la Sección de Jurisprudencia civil, *Revista de Legislación y Jurisprudencia*.

fallo que la contiene no infringe la ley 3.ª, tít. 30, Código *non numerata pecunia*, referente al derecho común no aplicable al caso expresado (1). Según el art. 539 del antiguo Código de Comercio, el endosatario es el único que ostenta el derecho para exigir el abono de los pagarés endosados á su favor, y el 535 del mismo es inaplicable á los casos de quiebra, en el concepto de no ser en ésta admisible el crédito de un acreedor por pagarés si hubiere ya intentado la acción contra los endosantes de aquéllos, y no acreditado su insolvencia, porque en los citados casos tienen los acreedores términos fijos y fatales para la presentación de sus créditos, pasados los cuales sin verificarlo, son considerados en mora para los efectos del artículo 1111 del referido Codigo (2). También se ha declarado que aun cuando unos pagarés no merezcan la calificación de mercantiles, por carecer de los requisitos esenciales que respectivamente exigen los artículos 563 y siguientes del Código de Comercio de 1829, y se hallasen, por tanto, sujetos al derecho común, todavía no podría prosperar en este terreno la demanda que se hubiere dirigido en primer término contra el endosante y pagador subsidiario, sin reconvenir antes y vencer en juicio al librador y principal responsable de los pagarés, ú obtener en su caso la certidumbre legal de su insolvencia (3).

(1) Sentencia de 21 de Abril de 1888.

(2) Idem de 31 de Diciembre de 1888, tomo LXIV, pág. 921 de la Jurisprudencia civil de la *Revista de Legislación y Jurisprudencia*.

(3) Idem de 22 de Enero de 1889; *Gaceta de Madrid* de 1.° de Junio del mismo año.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPITULO II

De las libranzas, pagos y pagarés á la orden y de los mandatos de pago llamados *cheques*, con arreglo al Código de Comercio vigente.

41.—Ninguna modificación de importancia ha introducido el vigente Código, con respecto al antiguo, en lo que se refiere á las libranzas, vales y pagarés á la orden. La principal novedad que contiene esta parte del Código, consiste en las disposiciones sobre un efecto de comercio de creación moderna, que, importado de Inglaterra, donde empezó á usarse con el nombre de *check*, y aceptado por otras naciones de Europa y de América, ha sido adoptado en España por las Sociedades mercantiles que se dedican, entre otras operaciones, á admitir depósitos de numerario en cuenta corriente.

Los *talones al portador* que entrega el Banco Nacional ó de España á los que tienen cuentas corrientes, para que puedan retirar, parcialmente y á medida que los necesiten, los fondos que han depositado, y *los mandatos de transferencia*, que igualmente les entrega para que abonen dichos fondos á otro interesado que también tiene cuenta corriente, no son otra cosa que verdaderos *cheques*. La misma calificación merecen los documentos que facilitan los diferentes Bancos y Sociedades mercantiles á los particulares que depositan en las cajas de estos establecimientos metálico ó valores de fácil cobro, á fin de que, mediante dichos documentos, puedan retirar las sumas que sucesivamente vayan necesitando. Y de igual modo deben considerarse como *cheques*, bajo una forma imperfecta, 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.

Aunque todos los indicados documentos participan en mayor ó en menor grado de la naturaleza jurídica de nuestras libranzas, se separan de ella en tantos puntos, que hacen difícil, si no imposible, el que se rijan por las disposiciones del Código sobre estos efectos comerciales, sin que tampoco les sea aplicable el derecho común, que carece de reglas adecuadas para ordenar y garantir jurídicamente los nuevos instrumentos mercantiles. Sólo en los estatutos y reglamentos de los Bancos y Sociedades anónimas se encuentran algunas reglas que fijan los requisitos y efectos de aquellos documentos. Pero ni alcanzan la fuerza obligatoria de los preceptos del legislador, ni extienden su aplicación más allá de las relaciones particulares de cada uno de aquellos establecimientos, siendo, aun dentro de este pequeño círculo, notoriamente deficientes. Natural es que sufra graves perjuicios toda manifestación de la vida económica que no está amparada por el derecho.

Y aunque en nuestro país el uso de los *cheques* no ha tomado el extraordinario y creciente desarrollo que alcanza en otras naciones, y principalmente en Inglaterra, en donde las operaciones sobre esta clase de valores, verificadas en un solo día en la plaza de Londres, representan centenares de millones de pesetas, hay que confesar, sin embargo, que viene en aumento desde hace algunos años el empleo de aquellos documentos, especialmente de los que se libran por los depositantes de metálico en cuenta corriente, á consecuencia de la costumbre, cada día más general, entre los comerciantes, industriales y propietarios territoriales y aun Compañías mercantiles, de llevar sumas procedentes de sus ganancias ó rentas á las cajas del Banco Nacional ó de los Bancos y Sociedades locales, en vez de conservarlas en su poder, expuestas á riesgos y totalmente estériles é improductivas.

Urge, por consiguiente, sustraer estos nuevos instrumentos de comercio de la incertidumbre y versatilidad de la práctica, y darles fijeza mediante preceptos claros y precisos que determinen sus requisitos, condiciones y efectos. Y comprendiéndolo así la Comisión revisora del Código de Comercio, incluyó,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

en el título de las libranzas una sección especial, destinada á consignar la doctrina legal sobre los *cheques*, la cual, por constituir realmente una importante novedad en nuestro derecho tradicional, debe exponerse con algún mayor detenimiento, indicando al propio tiempo los fundamentos en que descansa.

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 de América: 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 billete 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 hallen 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 el logro de cualquiera de estos dos fines supone necesariamente la existencia de cantidades en metálico ó valores realizados en poder de la persona contra quien se libra el *cheque*. 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, en virtud de la cual puede aquél disponer del todo ó parte de los mismos en favor de persona determinada ó del simple portador del documento. Y en esto también se diferencia el *cheque* de la letra de cambio y aun de la libranza, las cuales no requieren la previa provisión en el momento de su expedición, bastando que se verifique más tarde, antes ó después de la aceptación ó pago. Por eso el Código vigente impone al librador de un *cheque* la obligación de tener hecha anticipadamente provisión de fondos en poder del librado, añadiendo que esos fondos además deben estar *disponibles* á favor de aquél. Sobre este punto conviene advertir que, 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.

De la necesidad de la previa existencia de fondos en poder del librado, se sigue que el *cheque* sea pagadero en el acto mismo de la presentación, ó sea á la vista, lo cual constituye otra nota característica, que le distingue de las letras de cambio y de las libranzas á la orden. Teniendo el *cheque* por objeto retirar del librado una suma, no sólo existente en su poder, sino completamente á disposición del librador, no hay razón ni motivo para conceder al primero plazo alguno para entregar una cantidad que no le pertenece, y que se presume debe tener interés en devolver para librarse de responsabilidad. Por eso también el Código dispone que el *cheque* se pague en el momento de ser presentado al librado.

Mas para que este documento pueda llenar los fines económicos arriba indicados, 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.

La facultad de girar sobre un lugar distinto del domicilio del librador, responde al doble objeto que tienen los *cheques*, pues no sólo sirven para retirar los fondos depositados en cuenta corriente, y disponer de los que el librador tenga en poder de sus apoderados, administradores ó corresponsales, ó de cualquiera otra persona, procedente de la cobranza de rentas, ventas de inmuebles y realización de géneros ó efectos comerciales, sino que hacen las veces de instrumentos de liquidación entre Sociedades y banqueros residentes en diversas poblaciones, mediante la compensación que establecen los que son tenedores y librados mutuamente (1). Fundado en estas consideraciones, el Código autoriza la expedición de estos documentos dentro de la misma población de su pago ó en lugar distinto, bien á favor del portador, bien á nombre de persona

(1) Véase la descripción que de la *Institución del Clearing House*, en Inglaterra, hace Stanley Jevons en su obra *La monnaie et le mecanisme de l'echange*: Paris, 1877, págs. 216 y siguientes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

determinada ó á su orden. Este último modo de expedir los *cheques* es una consecuencia lógica de la facultad de girarlos sobre domicilio distinto del librador, pues de lo contrario encontraría éste muchas dificultades para que la persona determinada, á cuyo nombre estuviese expedido el *cheque*, lo hiciese efectivo por sí ó por mandatario, presentándolo al cobro en la residencia del librado, cuando fuere distinta de la del librador.

Aunque en interés del tenedor de un *cheque* está hacerlo efectivo en el término más breve posible, para ponerse á cubierto de las contingencias á que puede dar lugar la dilación en el cobro, entre otras, la insolvencia del librador ó del librado, y aunque al acreedor corresponde, por regla general, elegir el momento en que le convenga realizar su crédito, cuando éste ha vencido, 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. Su negligencia perjudicaría, además, al librador, en el caso de que los fondos, cuya provisión tenía hecha de antemano, desapareciesen por la insolvencia del librado. Por otra parte, la naturaleza y fines del *cheque* se oponen á que tenga por largo tiempo circulación, porque ésta convertiría en instrumento de crédito al que es tan sólo y exclusivamente de pago y liquidación. Por eso la mayoría de las legislaciones extranjeras señalan un plazo breve, dentro del cual debe el tenedor de un *cheque* presentarlo al cobro, y el Código, conformándose con lo establecido en las mismas, y teniendo en cuenta la práctica seguida en nuestro país, ha fijado en cinco días el plazo para la presentación de los *cheques* librados sobre la misma población, en ocho si lo fueren en otra distinta, y en doce para los librados desde el extranjero sobre cualquier punto de la Península.

Como única sanción de este precepto, se impone al tenedor negligente la pérdida de las acciones que le competan contra los endosantes, pero no contra el librador, á no ser que éste perdiese la provisión de fondos por la quiebra sobrevenida al librado después de transcurrido aquel plazo.

Y á fin de que en todo tiempo conste que el tenedor ha percibido el importe del *cheque* dentro de los indicados plazos,

exige el proyecto que aquél estampe en el *Recibí*, puesto en el mismo documento, su nombre y la fecha del pago.

Admitida la expedición de *cheques* sobre domicilio distinto del del librador, hay necesidad de adoptar algunas precauciones para evitar que caigan en poder de personas distintas de aquellas á quienes se envía, y que los detentadores puedan, en su caso, hacer efectivo su importe. Entre estas precauciones, el Código ha elegido la establecida hace tiempo en Inglaterra, y 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 produce el principal efecto de exigir la intervención del banquero indicado ó de una Compañía legalmente constituída para el pago del *cheque*, de tal suerte, que el pago verificado en otra forma no le será abonado en cuenta al librado. 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.

Por lo demás, la pérdida ó extravío de un *cheque* no autoriza al desposeído para exigir del librador la expedición de segundo ó ulteriores ejemplares, como sucede respecto de las letras de cambio, lo cual no se opone á que adopte cuantas precauciones considere oportunas, y entre ellas la de dar el oportuno aviso al librado, y exigir del librador otro nuevo *cheque* por igual suma que el extraviado, el cual quedará inutilizado, en caso de presentarse por persona ilegítima. Para evitar todo género de dudas, el Código prohibe terminantemente la expedición de duplicados, sin recobrar previamente los originales y obtener la conformidad del librado.

En los motivos ó fundamentos en que se apoya la doctrina del Código sobre los *cheques*, se dejan consignadas dos importantes declaraciones, que se deducen explícitamente del texto de los artículos. Es la primera, que el Código, separándose de la legislación matriz en esta materia, que es la inglesa, no li-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mita, 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 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 y sólidos 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 Código, 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 el Código aplicables á los indicados documentos (1).

Derecho vigente

42.—Las libranzas, vales ó pagarés á la orden deberán contener:

1.º El nombre específico de la libranza, vale ó pagaré.
2.º La fecha de la expedición.
3.º La cantidad.
4.º La época del pago.
5.º La persona á cuya orden se habrá de hacer el pago, y,

(1) Para todo lo relativo al mecanismo del cambio, moneda representativa, naturaleza de los diferentes billetes á la orden, títulos de crédito, sistema de cuentas corrientes y organización de los Bancos, Banco de cheques, organización del Clearing House, etc., véase la conocida obra de W. Stanley Jevons, *La monnaie et le mecanisme de l'echange*.

en las libranzas, el nombre y domicilio de la persona contra quien estén libradas.

6.º El lugar donde deberá hacerse el pago.
7.º El origen y especie del valor que representen.
8.º 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 (1).

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.

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 (2).

Los endosos de las libranzas y pagarés á la orden deberán extenderse con la misma expresión que los de las letras de cambio (3).

DE LOS MANDATOS DE PAGO LLAMADOS «CHEQUES»

43.—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 (4).

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 de-

(1) Art. 531 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 532 de id.
(3) Art. 533 de id.
(4) Art. 534 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

terminada ó á la orden; en el último caso será transmisible por endoso (1).

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 (2).

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 (3).

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 (4).

El mandato de pago 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 (5). No podrán expedirse duplicados de los mandatos de pago, sin haber anulado previamente los originales después de vencidos, y obtenido la conformidad del librado (6). 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 sus palabras, y «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 (7). Serán aplicables á estos documentos

(1) Art. 535 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 536 de id.
(3) Art. 537 de id.
(4) Art. 538 de id.
(5) Art. 539 de id.
(6) Art. 540 de id.
(7) Art. 541 de id.

las disposiciones contenidas en el nuevo Código de Comercio respecto á la garantía solidaria del librador y endosantes, al protesto y al ejercicio de las acciones provenientes de las letras de cambio (1). 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 (2).

(1) Art. 542 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 543 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO III

Naturaleza mercantil de los mandatos de pago ó cheques.—Definición, carácter y naturaleza de los mismos.—De los talones.—Del talonario.—Manual ó Carnet.—De la imposición de dinero ó valores en cuenta corriente.—Diferencias esenciales entre la imposición en cuenta corriente, la apertura de crédito en cuenta corriente, y el contrato de cuenta corriente.—Efectos de la imposición en cuenta corriente.

44.—Tienen los mandatos de pago ó cheques caracter mercantil. Según el párrafo 2.º del art. 2.º del vigente Código de Comercio, se reputan actos de comercio los comprendidos en el Código y cualesquiera otros de naturaleza análoga, y en su consecuencia, los documentos que representen ó simbolicen estos actos son de naturaleza mercantiles; y teniendo por objeto los mandatos de pago ó cheques retirar el librador en provecho propio ó de un tercero todos ó parte de los fondos que tiene disponibles en poder del librado, representan por su objeto un acto de comercio, reconociéndose además como mercantiles estos mandatos en el at. 534, al determinar su objeto y nombre con que son conocidos en el comercio, y en el 535 al fijar los requisitos y condiciones que han de tener para su validez en concepto de tales documentos. En la misma sentencia del Tribunal Supremo de Justicia en que se sostiene esta doctrina (1), se afirma además que no puede privarse por un reglamento de una Sociedad de crédito á un documento del carácter que la ley le reconoce, y que el art. 543 del Código de Comercio establece de una manera terminante que para las

(1) Sentencia de 14 de Junio de 1888, considerandos 1.º al 3.º; *Gaceta de Madrid* de 26 de Septiembre de 1888, pág. 182.

órdenes de pago en cuenta corriente de los Bancos, que se conocen con el nombre de talones, regirán las disposiciones del Código que les sean aplicables.

Los que sostienen mutuas relaciones mercantiles y que tan pronto compran como venden, acaban por averiguar y reconocer que es absurdo pagar una suma de dinero por las mercancías que han comprado y percibir la misma cantidad por las que han vendido, bastando con evaluar en dinero los artículos cambiados, y después pagar la diferencia, si así resulta, en moneda metálica (1); y como quiera que las buenas costumbres mercantiles han establecido que todo hombre de negocios tenga el numerario que no necesita de momento en casa de un banquero, para que allí esté muy seguro, de ahí se sigue una nueva combinación para ahorrarse la circulación de moneda metálica, pues una orden de pago puede reemplazar fácilmente el numerario; y si dos comerciantes están en negocios con un mismo banquero ó tienen ambos la cuenta corriente en su casa, para nada necesitan en sus mutuas transacciones desembolsar cantidad alguna de dinero; una transferencia inscrita en los libros del banquero común basta para efectuar los saldos de sus cuentas corrientes y de sus deudas, y á su vez los banqueros pueden arreglar así sus mutuas cuentas. De esta manera se ha planteado y desenvuelto gradualmente en Inglaterra y en América un vasto sistema, merced al cual todas las grandes transacciones interiores se efectúan por un simple arreglo de cuentas. Por virtud de estas combinaciones y de estos sistemas, Londres es el centro monetario del Reino Unido de la Gran Bretaña, existiendo además una tendencia á hacer de Londres el nucleo y el centro de la banca del mundo para todos los grandes negocios y para las transacciones internacionales, pues se ha notado que es cómodo depositar dinero en Londres, obtener crédito y procurarse billetes que sean pagaderos en esta plaza con preferencia sobre las demás, y por virtud de esta concentración de las operaciones de banca, Londres se va transformando paulatinamente en un centro comercial de compensación ó regulador universal de las cuentas corrientes. En

(1) Véase mi trabajo *El Seguro Comercial*; Barcelona, Enero de 1892.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Londres el numerario y hasta los efectos de comercio intervienen poco en las transacciones, pues el comerciante deposita en casa de un banquero, á quien denomina también *su Cajero*, sea directamente, sea con la intervención de un corredor, todos los valores, especies, lingotes, efectos públicos ó de comercio que reune, y en la mayor parte de casos, cuando debe hacer un pago de un cheque (1)—mandato á la vista—contra su cajero, y sus deudores hacen con él lo propio. Los banqueros se encargan de recobrar de sus colegas los mandatos que les han llevados sus clientes, y de esta suerte efectúan los pagos de los últimos; como diariamente cada banquero recibe mandatos á cargo de muchos otros, basta para aquellos recobros y pagos compensar los créditos y trasladar varias sumas de una cuenta á otra; y siendo menos activa la vida mercantil en las naciones del Continente, menos simplificadas generalmente sus operaciones, los cheques se utilizan en mucha más limitada escala, haciendo sus veces en algunas plazas de España los documentos comunmente denominados talones.

45.—Nuestro antiguo Código de Comercio no se ocupaba de ellos; pero las leyes administrativas en general, y muy especialmente las fiscales, reconocieron su existencia legal, á la par que los tratadistas los definieron y determinaron sus requisitos de forma. La Real orden de 17 de Febrero de 1877 vino á reconocer su excelencia legal, al declarar exentos del sello de recibos los talones de cuentas corrientes de los Bancos ó Sociedades de crédito, y recientemente, al declararse que los talones de cuenta corriente contra Bancos y Sociedades están exentos del impuesto del timbre señalado para los documentos de giro por el art. 107 de la ley de 31 de Diciembre de 1881, ha consignado la Circular de la Dirección general de Rentas Estaneadas de 7 de Noviembre de 1882, que el carácter distintivo de los talones de cuenta corriente contra Bancos y Socie-

(1) Para el estudio de la legislación y doctrina sobre los cheques puede consultarse: 1.° Alauzet: *Commentaire de la loi du 14 Juin 1865, concernant les chèques*, in 8.°, 1865.—2.° J. Bedarride: *Commentaire de la loi du 14 Juin 1865 sur les chèques*, 1 vol. in 8.°, 1874.—3.° *Des chèques, Commentaire theorique et pratique des lois de 1865 et 1874 augmenté de la Jurisprudence*, par Louis Nouguier, Paris, 1874.—4.° Art. *Chèque, Dictionnaire de Droit commercial, industrial et maritime*, de Goujet et Merger et Ruben de Couder; tomo II, Paris, 1878, págs. 663 á 673.

dades consiste en ser documentos no endosables que gira cualquiera persona que tiene fondos en dichos establecimientos y desea sacar de ellos una cantidad pagadera al portador ó á otra persona individual ó jurídica determinada en el mismo talón, y, por tanto, que los referidos documentos, bien son al portador ó bien nominativos, pero nunca endosables ó á la orden, y que la excepción establecida en dicho art. 107 de la del Timbre, en cuanto á los expresados documentos se refiere, es aplicable únicamente á aquellos que, reuniendo las circunstancias expresadas anteriormente, tienen en efecto el carácter de talones de cuenta corriente; pero de ningún modo á los que por el mero hecho de ser endosables no pueden ser considerados talones, aun cuando en la plaza se les dé esta denominación; y por último, que en este caso constituyen verdaderos documentos de giro de casi completa analogía con la libranza á la orden (1). Se ha hecho notar por los tratadistas que el cheque tiene requisitos de forma y requisitos sustanciales, y por razón de los primeros, el escrito debe contener: *a*, el nombre y firma del librador, y si lo firma otra persona en su nombre, ha de tener poder bastante para cobrar cantidades por su cuenta; *b*, la fecha de su libramiento, puesta en letras, y no en guarismos, por el firmante; *c*, la expresión del lugar en que ha sido expedido; *d*, el nombre del pagador ó librado; *e*, el lugar del pago, si es distinto del de su expedición; y *f*, la expresión de si se ha expedido á nombre de persona determinada, sea el mismo librador ó un tercero, ó á su orden ó al portador. También se ha hecho notar que ordinariamente lleva dos números de orden, el de la cuenta corriente del librador con el pagador, y el de la correlación entre los cheques emitidos por su firmante (2).

En cuanto á los requisitos sustanciales, se considera que son dos: primero, que el librador sostenga fondos propios disponibles en poder del pagador, á lo menos por el importe del

(1) Circular de la Dirección general de Rentas estancadas de 7 de Noviembre de 1882, inserta en la colección sobre el *Impuesto del Timbre*, de D. Joaquín Aymami, Barcelona, 1889, pág. 118.

(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, página 284.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cheque; segundo, que éste sea pagadero á la vista. Cualquiera clase de crédito civil ó mercantil puede dar ocasión á que se expida un cheque; pero éste por su naturaleza no constituye acto de comercio; sin embargo, cualquiera que sea el origen del cheque, surtirá los mismos efectos legales. Sostenían los tratadistas, antes de regular el vigente Código de Comercio estos documentos, que cuando están extendidos á favor de persona determinada, se transmiten en la forma de los créditos no endosables; cuando á la orden, por medio del endoso, y cuando al portador, por la simple tradición, produciendo el endoso los mismos efectos que en la letra de cambio. No está por demás que recordemos la doctrina expuesta por los autores que examinaron estas materias antes de la publicación del vigente Código de Comercio.

Según Martí de Eixalá y Durán y Bas, de la entrega de un cheque nacían obligaciones entre el librador y el tomador ó *tenedor*, entre éste y el pagador, y entre el librador y este último. El librador se obligaba á favor del tomador: 1.°, á tener en poder del pagador fondos suficientes para el pago del cheque; y 2.°, á reembolsarle, en caso contrario, el importe del cheque, con indemnización de los gastos de protesto, si se había levantado, y de los demás daños y perjuicios que por la falta de pago hubiese sufrido. Esta obligación pesaba solidariamente con aquél sobre los endosantes. El tomador á su vez se obligaba á favor del librador á presentar el cheque al cobro dentro de un plazo determinado, que solía variar según que el documento fuese pagadero en el mismo ó en distinto lugar de su libramiento, pero siempre muy breve, y si el tomador ó portador no lo presentaba dentro de dicho plazo, perdía su acción de reembolso contra los endosantes y aun contra el librador, en el caso de que la provisión de fondos hubiese desaparecido por actos del librado posteriores al vencimiento. El tenedor de un cheque al portador no tenía al tiempo de su presentación ninguna obligación para con el pagador; pero si el documento era nominativo ó á la orden, debía justificar la identidad de su persona. En el acto del pago, tenía todo portador la obligación de entregar el cheque al pagador, y éste tenía la de satisfacerlo á su presentación; si no lo verificaba,

procedía levantar el correspondiente protesto como en las letras de cambio. En cuanto al librador, respecto al librado ó pagador, tenía la obligación de no expedir órdenes de pago en esta forma, sino estando autorizado para hacerlo. No bastaba que el girado fuese deudor del librador, ni siquiera que lo fuese por deuda líquida y exigible; era necesario que por convención expresa ó tácita aquél le hubiese autorizado para disponer en esta forma de los fondos que obraren en su poder. Además tenía la de abonar en la cuenta corriente las sumas por el deudor satisfechas. El librado á su vez tenía á favor del librador la obligación de satisfacer el cheque á la vista, si había sido expedido con la debida autorización y todos los requisitos legales; caso de no verificarlo, estaba obligado á la correspondiente indemnización de daños y perjuicios. Hicieron observar además los citados tratadistas que allí donde la institución está reglamentada, la falsa fecha, el libramiento sin tener fondos disponibles en poder del librado y otros actos por los cuales puede abusarse de la buena fe del tomador, eran castigados con multas proporcionadas á la cantidad representada por el documento (1).

46.—Los derechos y obligaciones que nacen de los actos del librador, del tomador, ó, mejor dicho, portador del talón y del librado, son distintos según los convenios y estipulaciones que entre ellos hubiesen mediado. El portador tiene siempre los mismos derechos, y entiendo, y así lo exige la buena fe comercial, que por el mero hecho de entregar á una persona cualquiera un talón contra una casa de comercio, un banquero ó Sociedad de crédito, en pago ó como cantidad de dinero, *se la engaña* si el librador no tiene fondos en poder del librado, y entiendo que obra dolosamente, é incurre en todas las responsabilidades del que obra con mala fe y valiéndose de engaño.

Cuando se entrega un *talón registrado*, esto es, con un signo, tocata ó nota cualquiera que indique la conformidad del librado, ó cuando no se paga un talón teniendo fondos el libra-

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, páginas 262 á 265.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dor, cambian de especie las consecuencias jurídicas, según la situación legal del librador y del librado; también son distintas las consecuencias en caso de suspensión de pagos ó de quiebra del librado.

Desde luego encontramos que llevan aparejada ejecución cualesquiera títulos al portador ó nominativos, legítimamente emitidos, que representen obligaciones vencidas, y los cupones también vencidos de dichos títulos, siempre que los cupones confronten con los títulos, y *éstos en todo caso con los libros talonarios*. Resultando conforme la confrontación, no será obstáculo á que se despache la ejecución la protesta de falsedad del título que en el acto hiciere el director ó la persona que tenga la representación del deudor, quien podrá alegar en forma la falsedad como una de las excepciones de oficio (1). Por lo que respecta á los talones, bastará confrontar con el talonario que tiene el librador, y averiguar, ya por el examen de los libros del librado, ya por otro medio cualquiera de prueba, si realmente éste tiene fondos del librador, ó si le está debiendo cantidad equivalente al importe del talón. En ambos casos procede la acción ejecutiva.

47.—Toda persona ó entidad que tiene fondos en poder de un comerciante, banquero, Banco ó Sociedad de crédito suele estar provistos de dos libros, llamado el primero *Carnet* ó *Manual*, y el segundo *Talonario*. Las cantidades ó valores que una persona entrega en cuenta corriente ó impone en cuenta á un Banco ó establecimiento mercantil, y las que satisface éste en virtud de los talones que aquélla libra á su cargo, se anotan en el libro titulado *Carnet* que obra en poder del interesado. Cada vez que el Banco ó establecimiento mercantil recibe algún valor, se formula en dicho libro por el empleado encargado de las cuentas corrientes el correspondiente asiento, que autoriza con su firma y rúbrica. El pautado del libro *Carnet* abarca dos páginas, consignándose en la de la izquierda las cantidades que por cuenta del cuentacorrentista satisface el Banco ó establecimiento mercantil, y en la de la derecha los valores que le entregamos. La primera página suele contener las siguientes

(1) Art. 1429 de la ley de Enjuiciamiento civil vigente.

columnas: 1.ª, año, mes y día; 2.ª, concepto; 3.ª; número de los talones; 4.ª, serie; 5.ª, importe en pesetas y céntimos; y la segunda página comprende las siguientes: 1.ª, fecha; 2.ª, concepto; 3.ª, vencimiento; 4.ª, abonos provisionales, y 5.ª, abonos definitivos (1). En mi opinión, basta que en la columna de los abonos definitivos conste abonada al cuentacorrentista una cantidad, para que pueda decretarse la acción ejecutiva contra el librado, siempre que el importe de los talones expedidos por el librador no exceda de la cantidad abonada definitivamente.

Hace notar Torrens y Monner (2) que el cheque ó check á la orden puede circular de mano en mano por medio del endoso en blanco, ó mejor sin endoso, es decir, con la simple firma del portador puesta en el bono. El registro de este papel debe efectuarse en el término de tres, cuatro, cinco á ocho días, comprendiendo el día de la fecha, según si ha sido ó no suscrito en el mismo lugar donde debe pagarse. Si el que recibe el check no debe al que lo libra una cantidad suficiente para satisfacerle, se castiga en Francia, Inglaterra y otros puntos esta falta con la multa del 6 por 100.

El *Manual* ó *Carnet* no es un libro de cuentas corrientes, es el libro de una cuenta corriente. Así como el libro mayor de cuentas corrientes contiene las cuentas que median entre una persona, una entidad mercantil y todas las demás que con ella están en negocio, el libro *Carnet* ó *Manual* refleja la cuenta que media entre dos personas solamente, por regla general, entre un Banco, banquero ó Sociedad de crédito y un cuentacorrentista ó cliente.

El talonario es el libro que entrega el banquero ó Sociedad de crédito á su cuentacorrentista ó cliente, y que contiene pegados á la matriz los talones, para que, extendiéndolos y firmándolos, pueda disponer dicho cliente ó cuentacorrentista de los fondos que tiene en poder de su banquero ó Sociedad, ó de las cantidades que le fueren abonadas definitivamente ó de aquellas para las cuales esté autorizado á librar en descubierto.

(1) Véase *Tratado completo teórico práctico de contabilidad mercantil, industrial y administrativa*, por D. Antonio Torrens y Monner, tomo III de la *Enciclopedia Comercial*, del mismo autor; Barcelona, 1885, págs. 474 y siguientes.

(2) *Enciclopedia Comercial*; Barcelona, 1885.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

En los talones que se cortan de la matriz que queda en el libro talonario, se anota la cantidad, la fecha y demás requisitos, y se entregan debidamente firmados al portador. En las matrices se anotan iguales requisitos que en el talón y quedan estos datos permanentes en las matrices que forman el libro como comprobante.

48.—Antes de entrar en la cuestión de las consecuencias de la imposición en cuenta corriente, conviene dar algunas previas explicaciones. Entiendo que el que tiene un saldo por imposición de cuenta corriente en un Banco, ha de percibir *inmediatamente* este saldo, sin haber de entrar en la masa en caso de quiebra, y mucho menos en caso de suspensión de pagos, y si el dinero no aparece se exige la responsabilidad personal de los que no han cumplido con lo que dispone la ley y la costumbre respecto á la reserva metálica y de valores que han de tener los establecimientos de crédito para hacer frente á tres obligaciones que son siempre privilegiadas, preferentes y sagradas, á saber: 1.ª El pago de los billetes en circulación. 2.ª La devolución de los depósitos. 3.ª La entrega del saldo de las imposiciones de cuentas corrientes (1). Sobre esta materia se han vertido las más extrañas opiniones y los más encontrados pareceres, sin duda por efecto de haberse confundido conceptos que no debieran confundirse. Conviene distinguir entre *la apertura de crédito en cuenta corriente*, *el contrato de cuenta corriente* y *la imposición de dinero en cuenta corriente*, cuyos actos dan origen á situaciones completamente distintas y que producen, por lo tanto, efectos jurídicos diferentes.

Nos explicaremos. Un comerciante necesita dinero para sus negocios y se dirige á un Banco, Sociedad ó banquero para que le abra un crédito. El banquero pide garantía y le ofrece el comerciante una casa, ó valores, ó la firma de otro comerciante, y encontrando suficiente la garantía, *le presta ó se obliga á prestarle* el banquero una cantidad para sus negocios. Desde luego el comerciante, cerrado el trato, tendrá la facultad de disponer de ella, ya sea librando contra el banquero por medio de talones, cheques, letras, etc., y el comerciante irá anotando en la

(1) Véanse los arts. 180 y 182 del vigente Código de Comercio.

cuenta corriente las cantidades que pague ó entregue al comerciante ó por cuenta del mismo. Esto es apertura de crédito en cuenta corriente, y en el fondo el banquero verifica un *préstamo* al cliente ó comerciante.

Segundo caso. Dos comerciantes ó dos banqueros están en negocios entre sí y acuerdan que, sean cuales fueren las operaciones que entre ambos medien, y las entregas y los conceptos de abono y cargo, no se liquidarán hasta fin de año, en cuyo día se cerrará la cuenta y se abonará el saldo líquido al que resulte acreedor. Este es el *contrato de cuenta corriente*, por virtud del cual pierden su caracter jurídico todas las operaciones, refundiéndose en la cuenta corriente, que es una é indivisible, y dando por único resultado el derecho á cobrar el saldo quien resulte acreedor (1).

Tercer caso. Un comerciante, en lugar de tener el dinero en casa, *lo entrega* á un banquero ó establecimiento de crédito, y cuando ha de verificar un pago libra un talón contra el Banco ó establecimiento *que le guarda su dinero*. Esta es la *imposición de dinero en cuenta corriente*, porque el Banco abre una cuenta y va anotando los talones que se le libran y cargando al cliente los pagos que verifica por su cuenta. Debemos, pues, distinguir entre *apertura* de crédito en cuenta corriente, el *contrato* de este nombre y la *imposición de dinero* en cuenta corriente, por ser operaciones completamente distintas á que suelen dedicarse las Compañías de crédito. Según el art. 175 del vigente Código de Comercio, corresponderán principalmente á la índole de las Compañías de crédito las operaciones que se enumeran en el mismo, y en séptimo lugar de las disposiciones que este texto legal contiene, encuentro lo que sigue: «7.ª Prestar sobre efectos públicos, acciones ú obligaciones, géneros, frutos, cosechas, fincas, fábricas, buques y sus cargamentos, y otros valores, y *abrir créditos en cuenta corriente, recibiendo en garantía efectos de igual clase*» (oper. 7.ª, art. 175 del vigente Código de Comercio). Más abajo se lee: «8.ª Efectuar por cuenta de otras Sociedades

(1) Véase acerca del contrato de cuenta corriente lo que deciamos en el tomo II de esta obra, págs. 172 y siguientes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ó personas toda clase de cobros ó de pagos, y ejecutar cualquiera otra operación por cuenta ajena»; y luego sigue: «9.ª Recibir en depósito toda clase de valores en papel y metálico, y *llevar cuentas corrientes con cualesquiera Corporaciones, Sociedades ó personas.*»

Nótese desde luego que el Código distingue los diversos actos y contratos que tienen relación con la cuenta corriente; y además, cuando legisla acerca de los Bancos y Compañías de crédito, siempre pone juntos los conceptos de *depósito* y de *cuentas corrientes*, porque la verdad es que estos contratos, si no son hermanos, son primos hermanos. En el art. 177 se dice que corresponderán á la índole de los Bancos de emisión y descuento las operaciones siguientes: *descuentos, depósitos, cuentas corrientes*, etc. Luego sigue el art. 180, que previene que los «*Bancos conservarán en metálico* en sus cajas la cuarta parte, cuando menos, del importe de los *depósitos* y *cuentas corrientes á metálico* y de los billetes en circulación».

El Código de Comercio vigente en España hace distinción entre abrir créditos en cuenta corriente, hacer pagos y cobros por cuenta ajena y llevar cuentas corrientes; empero ni define la imposición de dinero en cuenta corriente, ni legisla acerca del contrato de este nombre, como hace el Código de Comercio italiano y otros, ni explica los efectos de estos actos y contratos; por cuyo motivo entiendo que debemos acudir á las leyes y disposiciones especiales que regulan casos análogos.

Desde luego nos encontramos con el art. 4.º del Real decreto de 29 de Julio de 1853, que dice así: «Las entregas en cuenta corriente que hiciesen las corporaciones y los particulares se considerarán *como depósitos voluntarios á devolver de contado*, y devengarán el interés del 3 por 100 anual desde el décimosexto día de la imposición hasta el de la devolución inclusive; debiendo conservarse en reserva, sin hacer de ella uso, la tercera parte del importe de las cantidades entregadas».

En igual sentido se expresa la Real orden é Instrucción de 19 de Agosto de 1853, cuyo art. 13 dice textualmente como sigue: «Debiendo considerarse *las imposiciones á título de cuenta corriente como los depósitos voluntarios á devolver de contado, las cantidades que ingresen en las Sucursales devengarán el interés de 3 por 100*, desde el décimosexto día de la imposición hasta el de la devolución exclusive».

En igual sentido aparece redactado el art. 29 de la expresada Real orden y los 3.º y 4.º y siguientes de la ley de 15 de Diciembre de 1851. El art. 10 de esta ley está claro á no poder más, y dice así: «*Merecerán en todo caso el concepto de acreedores del Banco por depósito voluntario los que lo fueren* por ser tenedores de sus billetes, ó *por saldos de sus cuentas corrientes, abiertas en el mismo establecimiento, con el único objeto de conservar en él sus fondos y disponer de ellos de la manera que establecen los Estatutos del Banco*».

Paréceme que la condición del cuentacorrentista, á que se refiere el artículo transcrito, es muy parecida, es idéntica, mejor dicho, á la en que se encuentran la mayoría, la casi totalidad de los cuentacorrentistas de Bancos y Sociedades de crédito de nuestro país. La mayoría de ellos no han celebrado un contrato especial de cuenta corriente, por el cual los créditos y las obligaciones á que puedan dar lugar sus relaciones de negocios cuando entran en la cuenta pierden su individualidad propia para transformarse en simples partidas de crédito y débito, de debe y haber, ó de cargo y data, de manera que únicamente habrá derecho á exigir el saldo en la época convenida, que es lo esencial y característico de la cuenta corriente (1), siendo, por el contrario, la verdadera naturaleza de los actos celebrados por los cuentacorrentistas de España una imposición de dinero en cuenta corriente, ya que el contrato de cuenta corriente es entre nosotros poco menos que desconocido.

En nuestro país no abundan los trabajos especiales sobre puntos de Derecho mercantil como el que nos ocupa, lo cual explica y hasta cohonesta en cierto modo la confusión que se nota al tratar estas materias bajo su aspecto jurídico; empero en el extranjero se publican continuamente excelentes monografías que ilustran estas cuestiones. Como, por ejemplo, el conocido libro de M. Falloise, *Tratado de las aperturas de crédi-*

(1) Véase Feitu, *Du compte courant*, y además *Theorie juridique du compte courant*, por A. Boistel; Paris, 1883.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

to (1), en el cual se lee lo que sigue: «No debe confundirse la *apertura de crédito* con otros contratos que presentan con ella ciertas analogías y semejanzas. Los Tribunales tienen á su cargo el examen de las cuestiones y casos que se les someten, y deben tener en cuenta que es esencial en la apertura de crédito que el acreedor se obligue, en el acto de la convención, á proporcionar valores, y cuando falta esta obligación no existe tal apertura de crédito, aun cuando las partes contratantes hayan dado este nombre al acto realizado por ellas. En virtud de este principio, si una persona *pone una suma de dinero en manos de otra, y se reserva el derecho de disponer más tarde de parte ó de la totalidad de esta suma, según convenio entre ambas, no hay apertura de crédito*. En este caso, las remesas hechas por una de las partes contratantes, provienen de las sumas entregadas por la otra. Una de las partes no desembolsa cantidad, no hace adelantos ni anticipos, pues se limita á abrir una cuenta hasta que la *suma depositada* se haya agotado, y en el momento en que se agota la suma, queda cerrada la cuenta. Si han estipulado una cuenta corriente entre ambas partes, percibe una de ellas, según uso y costumbre, un tanto por ciento en concepto de comisión, intereses, etc.; pero la cuenta corriente no es más que un modo de realizar aquel convenio, la manera por la cual los fondos confiados á una de las partes *se restituyen á su propietario. Esta convención*—dice el citado jurisconsulto de Lieja—*puede ser un depósito irregular en cuenta corriente*, pero no una *apertura de crédito*» (2).

Hemos citado algunos textos legales en que se considera al cuentacorrentista por imposición de dinero como depositante, á pesar de que percibía intereses.

Ciertamente que esta razón es la que alegan los que consideran imposible que sea depósito la imposición de dinero en un Banco cuando el depositante percibe un interés, sin tener en cuenta que el depósito es un contrato gratuito, *salvo pacto en contrario*, como previene el art. 1760 del Código civil, y

(1) *Traité des ouvertures de credit*, por Maurice Falloise, Avocat á la Cour d'Appel de Liège.—Liège Mercel, Nierstrasze, 1891, un tomo de 498 págs.

(2) Falloise, *Traité des ouvertures de credit*, págs. 10 y sigs.

que tratándose de una imposición hecha en un establecimiento mercantil, por comerciantes y para atender principalmente á operaciones de comercio, este acto indefectiblemente debe ser calificado de mercantil, y, por lo tanto, ha de regirse con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio, el cual da mucha latitud para que las partes contratantes estipulen lo que tengan por conveniente.

El argumento, más sólido que el anterior, en que á primera vista pueden apoyarse los que creen que la imposición de dinero en cuanta corriente produce los efectos de un préstamo, paréceme que ha de ser el precepto claro y terminante del artículo 1767 del Código civil, que previene que el depositario no puede servirse de la cosa depositada sin permiso expreso del depositante, enlazado con el 1768, con arreglo al cual, cuando el depositario tiene permiso para servirse ó usar de la cosa depositada, el contrato pierde el concepto de depósito y se convierte en préstamo ó comodato, cuyo permiso no se presume, debiendo probarse su existencia; y como quiera que, según suponen algunos, por el mero hecho de percibir los imponentes cuentacorrentistas un interés, ya se supone implícitamente que se autoriza y faculta al Banco ó establecimiento de crédito que recibe la imposición para usar del capital que la misma imposición representa, de ahí deducen que esta facultad puede desvirtuar la condición y naturaleza del depósito, transformándolo, *ipso facto*, en préstamo. Este argumento puede apoyarse á mayor abundamiento en el precepto claro y terminante del artículo 309 del Código de Comercio, según el cual, siempre que con asentimiento del depositante dispusiere el depositario de las cosas que fueren objeto de depósito, ya para sí ó sus negocios, ya para operaciones que aquél le encomendare, cesarán los derechos y obligaciones propios del depositante y depositario, y se observarán las reglas y disposiciones aplicables al préstamo mercantil, á la comisión, ó al contrato que en sustitución del depósito hubieren celebrado. No obstante lo dispuesto en este artículo y en los anteriores, los depósitos verificados en los Bancos, en los almacenes generales, en las *Sociedades de crédito* ó en otras cualesquiera Compañías, se regirán, en primer lugar, por los estatutos de las mismas; en segundo, por las

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

prescripciones de este Código, y últimamente, por las reglas del derecho común, que son aplicables á todos los depósitos. Así lo previene el art. 310 del Código de Comercio.

La verdad es que tratándose de establecimientos de crédito y mediante las oportunas reservas metálicas, están éstos facultados para usar de cierto modo el importe de los depósitos y cuentas corrientes á metálico y de los billetes en circulación, como lo dan á entender los artículos 180 y 182 del Código de Comercio, y que, por lo tanto, no pierden su carácter los contratos porque se devengue un interés mayor ó menor, ó porque implícitamente se autorice al Banco ó Sociedad de crédito para que use con ciertas precauciones de los capitales cuya guarda y custodia se le encomiendan.

Sea el acto de que nos ocupamos un depósito voluntario, como lo consideran las leyes, sea un depósito irregular, como así lo creen algunos jurisconsultos, sea un *comodato* especial, con el cual tiene muchos puntos de contacto, la verdad es que por virtud de las imposiciones de cantidades de dinero en cuenta corriente, no se transfiere la propiedad al Banco ó establecimiento por un título legal é irrevocable, y por lo tanto, estos bienes deben considerarse de dominio ajeno, ya que siempre y constantemente han de estar á disposición del cuentacorrentista, el cual en un momento dado y sin previo aviso puede retirarlos librando un talón. Esta circunstancia le quita por completo el carácter de préstamo que pretenden atribuirle personas entendidas y respetables, ya que, con arreglo al artículo 313 del citado Código de Comercio, en los préstamos por tiempo indeterminado, ó sin plazo marcado de vencimiento, no podrá exigirse al deudor el pago sino pasados treinta días, á contar desde la fecha del requerimiento notarial que se le hubiese hecho. Debe observarse que ni el portador del billete, ni el que tiene un depósito, ni el cuentacorrentista, han de cumplir con estos requisitos, ni esperar los treinta días, y es que ninguno de los tres puede ser considerado como prestamista, y precisamente una de las condiciones del depósito es la de que debe ser restituído al depositante *cuando lo reclame*, aunque en el contrato se haya fijado un plazo ó tiempo determinado para la devolución, con arreglo al texto terminante y claro del

párrafo 1.º del art. 1775 del Código civil. En igual sentido preceptúa el art. 306 del Código de Comercio, que el depositario *está obligado á devolver la cosa objeto del depósito, con sus aumentos, si los tuviere, cuando el depositante se la pida.* En cambio no se encontrará ningún texto, ni en el Código Civil ni en el Mercantil, donde se prevenga que el depósito pierde el carácter de tal cuando se exige ó pacta interés, retribución, derecho de custodia ó cantidad alguna en concepto de aumento, premio, mejora ó ganancia, y mucho menos cuando el acto que ha dado lugar al depósito tiene lugar entre comerciantes.

El mero hecho de devengar intereses una cantidad impuesta en un Banco ó Sociedad de crédito, no quita al acto su naturaleza ó carácter de depósito, si es que lo tiene en realidad, por la forma con que lo estipularon las partes contratantes y por los efectos que naturalmente se deriven de los actos que concurrieron á la formación del contrato.

Nos confirma en esta apreciación el texto del art. 13 del Real decreto de 29 de Septiembre de 1852, donde se previene que los fondos que ingresen en la Caja general de Depósitos devengarán un interés anual *arreglado á la naturaleza del depósito* y según fueren las condiciones de su imposición.

A mayor abundamiento, ahí está el otro Real decreto de 12 de Mayo de 1861, en donde se previene que se abonará interés por el importe de los depósitos necesarios, así como por las cantidades recibidas en cuentas corrientes.

Los depósitos necesarios en metálico, constituídos en la Caja general de Depósitos y sus sucursales, devengaron el interés anual del 3 por 100, con arreglo al art. 1.º de dicho Real decreto, y por Real orden de 17 de Diciembre de 1864 se mandó abonar á las imposiciones el siguiente interés: uno por ciento á los *depósitos* al contado y *cuentas corrientes;* dos por ciento á los *depósitos* de aviso con quince días; tres por ciento á los *depósitos* necesarios; *ocho por ciento* á los *depósitos* de plazo fijo de cuatro á nueve meses, y *nueve por ciento* á los *depósitos* de plazos de nueve meses á un año. Posteriormente la Real orden de 21 de Febrero de 1865 rebajó el tipo del interés á las imposiciones, que volvió á aumentar la otra Real orden de 7 de Mayo de 1866.

Así por este estilo, podríamos citar otras muchas disposiciones en que se equiparan las imposiciones en cuenta corriente á los depósitos, y en que se fijan y señalan intereses á las imposiciones por tales conceptos.

Empero no hay necesidad de cansar la memoria de nuestros lectores con citas legales; demasiado saben todos ellos que hoy devengan y se perciben intereses por las imposiciones con evidente carácter de depósito que se hacen así en la Caja de Depósitos como en el Banco de España y sus sucursales. ¿Quién ignora que los funcionarios, empleados y los individuos que desempeñan ciertos cargos y ejercen determinadas carreras, perciben un interés sobre el importe de las cantidades depositadas para responder del desempeño de las mismas? ¿Se le antojará á nadie discutir siquiera el carácter de depósito que tienen dichas imposiciones?

Conviene distinguir, para evitar confusiones, entre el *depósito de custodia, de la imposición de dinero con carácter de depósito á devolver de contado.* Ambos son depósitos, aunque se verifican de diversa manera y surten efectos distintos. Un comerciante ó una persona cualquiera tiene precisión de ausentarse, y temeroso de que los enemigos de lo ajeno se apoderen de su dinero, joyas y valores, constituye un depósito en un Banco ó establecimiento de crédito, haciendo constar en el acto de la entrega la clase y número de las monedas que deposita, y al propio tiempo se especifican las joyas y valores. El Banco ó establecimiento de crédito á quien se le confian libra un talón á favor del dueño depositante, y tiene la ineludible obligación de devolver las mismas monedas, joyas, valores y demás objetos depositados. En este caso se dice que se constituye un *depósito de custodia.* Mas si un comerciante coloca sus fondos en un Banco, Caja ó Establecimiento de crédito, con facultad de disponer á su voluntad de ellos mediante talones que libra, claro que existe una imposición de dinero con carácter de *depósito á devolver de contado* por el importe de las cantidades impuestas; si el particular ó comerciante libra talones en descubierto, ó sea por cantidades superiores á las impuestas, y lo consiente la Caja ó Banco, ya cambia la naturaleza del acto ó contrato, pues entonces puede ser préstamo ó contrato de

cuenta corriente por el importe del excedente, y depósito en cuanto se refiera al importe de la cantidad depositada, hecha deducción del interés convenido; y, por último, si un Banco ó Caja se encarga de verificar por cuenta de sus clientes cobros y pagos, toman los actos y contratos por virtud de los cuales se hacen éstos distinta naturaleza según lo que hubiesen convenido ambas partes contratantes.

Desde luego puede afirmarse que, á menos de haber estipulado de una manera muy clara y terminante la existencia de un contrato de cuenta corriente, los cobros que haga el Banco de las facturas, letras y demás documentos que le entregue el cliente, si se realizan y se ha convenido que sean por cuenta del cliente, convertirán á éste en acreedor de dominio, y sólo en el caso de existir aquel contrato especial de cuenta corriente podrá el Banco abstenerse de entregar á la primera reclamación las cantidades percibidas, abonándolas en la cuenta corriente al interesado, y entregándole el saldo que resulte en la época convenida al constituir y formalizar aquel contrato.

De lo dicho se desprende, que los *imponentes de cantidades en metálico* en cuenta corriente por el saldo líquido que arroje su *Carnet* ó *Manual*, y los que hubiesen entregado documentos cuyo cobro se hubiere realizado por su importe, *son dueños* ó acreedores por dominio, y por lo tanto, entendemos *que, en caso de suspensión de pagos, no han de entrar en ninguna clase de arreglos ni de convenios, y aun en el caso de quiebra, se les reintegrará de su importe, previo el reconocimiento de su derecho en junta de acreedores ó en sentencia firme,* con arreglo á lo que disponen los artículos 908 y siguientes del Código de Comercio.

49.—El imponente en cuenta corriente, á quien también suele llamarse cuentacorrentista, no puede ser considerado como acreedor común. Un cuentacorrentista puede tener múltiples caracteres y aspectos, y en efecto, puede ser *dueño, poseedor por dominio, depositario por custodia, simple depositario á devolver de contado, acreedor por cantidades entregadas en administración, acreedor por préstamo,* así como también puede ser *deudor por préstamo, deudor por simple saldo de cuenta corriente,* y hasta puede encontrarse en un caso que no sea acreedor ni deudor. Este y otros caracteres y aspectos en el orden jurídico

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

puede tener el cuentacorrentista según sean los convenios, pactos y relaciones que hayan mediado entre los que están en cuentas entre sí. A pesar de lo dicho y de los textos legales aducidos, muchos son los que se resisten á creer que la imposición en cuenta corriente pueda tener el carácter de depósito cuando devenga interés, y sobre este punto, para desvanecer toda duda, me he de limitar á recordar que son muchas las profesiones, entre ellas los Procuradores, que tienen constituídos depósitos necesarios en metálico, cuya cantidad se les devuelve á la terminación del compromiso, devengando un interés al año desde el día de la imposición hasta el de la devolución exclusive. En los documentos que se expiden á favor de los Procuradores Causídicos aparece consignado muy claramente que se recibe en calidad de depósito una cantidad en metálico que devenga un interés, cuyo tanto por ciento se fija y consigna en el mismo resguardo; y no se crea que, por el mero hecho de devengar interés, la Caja general de Depósitos y el Estado se desentienden de todo compromiso, ya que el art. 14 del Reglamento de la Caja general de Depósitos dice: «El Estado garantiza con todas sus rentas y haberes la devolución íntegra de todos los depósitos que ingresen con la debida formalidad en la Caja general y sus dependencias, asegurándolos aun de casos fortuitos, robos, incendios y demás accidentes de fuerza mayor.»

Por Real decreto de 29 de Junio de 1853, dictado á fin de que se establecieran en todas las capitales de provincias Cajas de Ahorros y en su caso Montes de Piedad, se dispuso que estaban autorizados para imponer sus fondos en la Caja general de consignaciones y depósitos ó sus sucursales en calidad de depósito reintegrable á voluntad, con aviso anticipado de quince días é interés anual del 5 por 100. En el art. 5.º del mismo se previene que con la suma que produzca la diferencia entre el interés que abone la Caja de Depósitos y el que pague la de Ahorros á sus imponentes, se satisfarán los gastos indispensables de administración y contabilidad de la misma, y si hubiese sobrante, se destinará á constituir un fondo de reserva; y precisamente me ha venido á la memoria dicho Real decreto orgánico de los Montes de Piedad y de las Cajas de Ahorros,

porque me parece que los imponentes en estos últimos establecimientos tienen analogía y semejanza con los imponentes en las Sociedades de crédito. En primer lugar, el móvil que impulsa al imponente en la Caja de Ahorros es el mismo del imponente cuentacorrentista, esto es, la seguridad, la confianza de que allí las capitales no corren riesgo de ninguna clase; y no puede atribuirse que sea el móvil el cebo de un interés crecido, en razón á que ni en las Cajas de Ahorros puede darse ni se da un crecido interés, ni en ningún establecimiento de crédito pueden abonarse altos intereses por las cantidades impuestas ó consignadas por los cuentacorrentistas, porque sería señal de que el Banco ó establecimiento hace ganancias extraordinarias, lo cual sólo se obtiene en negocios arriesgados, á los que no suelen dedicarse éstos, y si lo hacen han de tener buen cuidado en no emplear ni intervenir en ellos los capitales que forman la masa importe de los depósitos y cuentas corrientes á metálico y de los billetes en circulación.

Otra analogía y semejanza encuentro yo entre unos y otros imponentes, y estriba en que así las Cajas de Ahorros como los Bancos están autorizados para emplear el producto de estas imposiciones, aun cuando provengan de verdaderos depósitos, siempre que en este empleo observen las reglas y prescripciones que marcan las leyes que regulan su constitución, sus estatutos y reglamentos, y las prácticas usuales y costumbres, que son otros tantos preceptos de observancia esparcidos en los tratados de Economía política y que por experiencia saben sobradamente los hombres de negocios, y en especial los que se hallan al frente de las casas de banca, y, por fin, que unos y otros imponentes pueden retirar á su voluntad, en todo ó en parte, el dinero que tienen depositado. Y á este efecto, he de recordar que, con arreglo al art. 8.º del expresado Real decreto, «los que impongan cantidades en las Cajas de Ahorros las podrán retirar á su voluntad, en todo ó en parte, y serán reintegrados de ellas en el término de una á tres semanas, contadas desde el día en que formalicen su petición. En este caso cesarán de devengar interés las cantidades reclamadas desde el día en que se pida su devolución, etc.» Igualmente unos y otros imponentes perciben interés, pues que los de las Cajas

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de Ahorros lo percibían de un 4 por 100, según el art. 30 de dicho Real decreto.

Por otra parte, las imposiciones constituyen un depósito y así claramente lo expresa el art. 18 del Reglamento orgánico del Monte de Piedad y Caja de Ahorros, aprobado por Real orden de 23 de Enero de 1873, en cuyo párrafo segundo se lee textualmente: «Las cantidades depositadas producirán un interés de 4 por 100 anual hasta la suma de 10.000 reales, como asimismo por los intereses que al capital vayan acumulándose.»

Tienen mucha semejanza los Montes de Piedad y Cajas de Ahorros con los establecimientos de crédito, pues unos y otros tienen por objeto dar colocación segura á los capitales, movilizar las masas de numerario que permanecen inactivas, y con los productos de las imposiciones hacer préstamos con garantía á un módico interés, con lo cual no se exponen los capitales y pueden devolverse éstos junto con los intereses, igualmente módicos y reducidos, á los depositantes ó imponentes siempre que lo soliciten.

Grande es la analogía y semejanza entre las Cajas de Ahorros con los Bancos de depósitos, y los Montes de Piedad con otros establecimientos de crédito, y tal es así, que una misma idea, un pensamiento igual, dió nacimiento y origen á unas y otras instituciones. Para convencerse de ello, basta con hojear cualquier tratado de Economía política, y no hemos de recurrir, al tratar esta materia, á la consulta de autores extranjeros, que no faltan en nuestro país quienes desarrollan con lucidez estas materias y de momento recuerdo, entre otros, lo que decía D. José Espinosa de los Monteros (1), y que transcribo á continuación: «Como es difícil que un jornalero, cargado de familia y de obligaciones, pueda reunir con sólo las economías de su casa el capital necesario para pasar á ser empresario de cualquier industria, conviene proporcionarle un paraje donde, *depositando* semanalmente sus ahorros, se liberte de la próxima ocasión de gastarlos en que continuamente se halla el necesitado. Con este

(1) *Tratado de Economía política aplicada á España*, por D. José Espinosa de los Monteros, con licencia.—Madrid, Imprenta de D. E. Aguado, 1831.

objeto conviene que en todos los pueblos cabezas de partido establezcan las Autoridades Bancos de economía ó ahorro, dirigidos por unas juntas, compuestas de sujetos próbidos, desinteresados y amantes de la humanidad, á fin de que protejan su establecimiento, recauden sus ingresos y hagan de ellos el uso que en adelante se dirá» (1).

«En ellos se admitirá cualquier cantidad que quieran depositar, abonando por ella el rédito de tres por ciento al año, que se satisfará de los intereses que dejen los empréstitos.»

Y más adelante añade: «Siempre que algún interesado pida su dinero, devolverá el recibo para cancelarlo, y se le entregará todo el que tenga *depositado*, con más los réditos que hubiese devengado.»

Y al tratar del empleo que debe darse á los capitales depositados en los llamados Bancos de Ahorros, se indica el modo de poner en circulación productiva aquellos fondos, por medio de unos Bancos auxiliares ó de empréstito que ayuden á los que teniendo fincas ó alhajas necesiten empeñarlas para dar mayor impulso á su industria, para sacar más partido de ella ó para salir de ahogos sin necesidad de malvenderlas ni de pagar un excesivo premio al que le preste (2).

La mayoría de Bancos y Establecimientos de crédito están calcados bajo este patrón y tienen el doble carácter de Cajas de Ahorros ó de Depósito y de Descuento. Bajo el primer aspecto acumulan una masa inmensa de numerario, producto de los ahorros de los particulares y de los capitales que no tienen aplicación inmediata, dándoles garantía de seguridad en sus arcas, y bajo el segundo emplean todo ó parte de estos capitales en operaciones seguras, y de este modo movilizan esas masas metálicas, que de otro permanecerían inactivas, obteniendo un interés regular, no muy elevado, parte del cual entregan á los dueños de dicho dinero y la diferencia la destinan á gastos generales y á ganancias del establecimiento. No porque se entregue un pequeño interés á los imponentes pierden su carácter de depósitos las imposiciones, y así lo demuestran los textos le-

(1) Espinosa, ob. cit., pág. 114.
(2) Espinosa, *Tratado de Economía política*, pág. 135.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

gales citados y los fragmentos que hemos transcrito de los economistas, ni porque sean depósitos estas imposiciones, quedan privados los establecimientos de emplear su producto en operaciones sólidas y bien garantidas, porque precisamente esta es la misión de las Cajas de Ahorros, de los Montes de Piedad, de los Bancos de Ahorros y de los Establecimientos de crédito que se dedican al depósito y al descuento, y que admiten imposiciones en cuenta corriente, y éstas son las operaciones propias de su instituto, que se distinguen de las que se verifican con particulares y establecimientos de otra índole, á saber: *el recibir cantidades en depósito abonando un módico interés; emplear estas mismas cantidades en operaciones garantidas, y tener siempre el importe de estas cantidades á disposición de sus dueños.*

50.—Hemos hecho notar la analogía entre un imponente de cantidades en una Caja de Ahorros y el imponente en un establecimiento de crédito; y puede darse el caso de que unas y otros sean meramente establecimientos de *depósito* y de que tengan un carácter *mixto*, esto es, que á la vez que acumulen capitales, dando garantía á los imponentes, también den empleo lucrativo á estos mismos capitales. Nadie ignora que las Cajas de Ahorros colocan sus capitales con garantía de fincas en primera hipoteca y que movilizan sus capitales, porque, como observaba Anglasell, mientras que los individuos no pueden hacer acumulación alguna sin retirar la riqueza de la circulación, las Cajas de Ahorros ponen desde un principio en movimiento la totalidad de los fondos que acumulan en común (1). Las Cajas de Socorro son complemento de las de Ahorro y sirven para la colocación de los pequeños capitales, acumulados por el trabajador durante el tiempo en que puede ahorrar parte de su salario, con objeto de asegurarse una pensión en caso de enfermedad, ó una renta vitalicia cuando se invalide para el trabajo; con derecho ó sin él á disponer del capital, según el sistema que para la constitución de estas Cajas se adoptare. Que las Cajas de Socorro *son instituciones de crédito*—dice Anglasell—es evidente, pues sin confianza, ¿quién les fiaría

(1) *Lecciones de economía política*, de D. Ramón Anglasell. Barcelona. Imprenta de Gorchs, 1858, pág. 306.

por entero su porvenir, depositando en ellas los recursos que han de librarle un día de una miseria cierta? Que son complemento de las de Ahorro, es evidente también; porque éstas sirven para la formación de los capitales, pero no para su colocación, y si no hubiere una Caja que recibiese los frutos de las privaciones, ó se malgastarían ó se colocarían mal y de manera que no diesen los apetecidos resultados (1). Más adelante, el mismo autor nos dice: Las Cajas de Depósito son aquellos establecimientos que reciben para su guarda los fondos provenientes de consignaciones judiciales y administrativas ó de consignaciones voluntarias. Si sólo admitieran los de la primera clase, no podrían ser consideradas como instituciones de crédito, pues no son operaciones de esta naturaleza los depósitos ejecutados por obra de la ley ó de sentencia judicial; mas como al par de éstos, que son obligatorios, admiten otros voluntarios, hechos á impulsos de la confianza y del interés que ganan; y como por otra parte las cuantiosas sumas que reunen las emplean, bien en préstamos á los particulares, bien en adelantos al Tesoro público, bien en otras operaciones análogas, las Cajas de Depósito reunen el doble carácter de dependencias administrativas y de instituciones públicas de crédito.» Y prosigue: «La necesidad de estos establecimientos, por lo que se refiere á los depósitos obligatorios, es evidentísima, pues si la ley los exige en ciertos litigios, si el Gobierno manda afianzar los servicios que contrata, y si, en una palabra, ha de haber depósitos forzosos, no puede faltar una Caja pública que los reciba. Pero aunque esto sea así, los beneficios que semejantes establecimientos pueden prestar para los voluntarios y con las operaciones de crédito que realizan, serían ya dudosos si éstas no tuvieren restricciones tales que imposibiliten á los Gobiernos el servirse de su poder para forzar el crédito por medio de sus Cajas, para centralizar fondos, que por ninguna razón deben ponerse en manos del Estado, ó hacer otras operaciones que perjudiquen á los particulares» (2).

Las operaciones á que pueden dedicarse estos estableci-

(1) Anglasell, ob. cit. págs. 306 y 307.
(2) Anglasell, ob. cit., pág. 308.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mientos han de ofrecer garantías de seguridad, y sus fondos deben constituirse en reserva bajo ciertas condiciones, á fin de poder atender por una parte á la inmediata devolución de los imponentes, los cuales siempre han de tener á su disposición los capitales depositados, y por otra no dejar inactivos estos mismos capitales, lo cual es perfectamente conciliable con una buena administración, á cuyo proposito, observa Torrente (1), que la utilidad que tiene el banquero en este giro es la de poder disponer de una gran parte de los capitales que se le confían, *porque siendo muchos los comitentes, aunque todos los días haga pagos de unos y otros, siempre le queda entre manos lo bastante para las especulaciones.*

Además, he de llamar la atención acerca del siguiente hecho: las libretas de la Caja de Ahorros van encabezadas con este nombre: *Libreta de crédito contra la Caja de Ahorros de Barcelona*, y en la primera página se lee: *avisos á los imponentes;* y en el segundo de los avisos se dice textualmente: «2.° *La primera imposición de cada libreta puede ser desde 4 reales vellón hasta 1.000, y las sucesivas, desde 4 reales vellón hasta 40, ó aquella otra cantidad que la Junta de Gobierno determine. Sin embargo, hecha la primera imposición, se podrá* depositar *en cualquier domingo más de 40 reales, mientras no exceda esta imposición de 160 y sea la única que haga el imponente en aquel mes.*» Y en la 3.ª de las advertencias se dice que las cantidades impuestas ganan el interés anual del 4 por 100, á contar desde el día 1.° del mes siguiente al de la imposición. Hojeando las libretas, se nota que se abre *una cuenta corriente con interés* á cada imponente, el cual puede disponer del saldo que arroja á su favor la cuenta.

La diferencia esencial entre los Bancos de Depósito y las Cajas de Ahorros no estriba en nada más sino en las transferencias de crédito admisibles en los Bancos y que serían altamente peligrosas en las Cajas de Ahorros, las cuales se han

(1) *Revista general de la Economía política*, por D. Mariano Torrente; Habana, 1835; imprenta de Jordán; tomo I, pág. 148. Aprovecho esta ocasión para recomendar esta obra apreciabilísima bajo todos conceptos muy poco conocida, y que á pesar de la época en que se publicó, puede aun hoy consultarse con fruto para el estudio de las cuestiones económicas.

creado más en beneficio de las clases menesterosas que del comercio. Los establecimientos de crédito, no sólo guardan los caudales, y en este concepto son Bancos de Depósito, sí que además emplean estos caudales en especulaciones y negocios mercantiles, así como los Montes de Piedad los emplean principalmente en prestar sobre objetos de valor y con garantías de fincas, y por último, los Bancos reportan otra ventaja al comercio, pues, como observa Colmeiro (1), la institución de los Bancos de Depósitos, «abría y llevaba á cada *depositador* una cuenta corriente, y cuando ocurría verificar un pago no mediaba dinero alguno, sino que bastaba con una simple traslación de crédito, y al cabo del año resultaba un gran movimiento mercantil, que se liquidaba en su mayor parte por medio de meras compensaciones»; sistema que por haberse desarrollado de una manera considerable en los modernos tiempos, sobre todo en Inglaterra, nos parece moderno, á pesar de que los romanos lo tenían establecido, como lo demuestran las recientes investigaciones de Marquardt (2), pues que las *mensæ scripturæ* servían, por lo que respecta á las operaciones de Banca, tanto para dar forma al contrato, como medio de prueba, y la mayor parte de los pagos se efectuaban por medio de asientos en los registros de los *argentarii*, y raras veces se efectuaban de una manera directa *(domo ex arca sua)*, y con mucha frecuencia por la mediación de banqueros *(de mensæ scripturæ)*; y por cierto que el texto de Marquardt sobre este punto vale la pena de recordarse en este momento, pues dice: «sea que se hubiesen *depositado* en casa de los banqueros las sumas de que debían dar cuenta *(rationem reddere)*, sea que se solicitase de ellos la apertura de un crédito, haciendo los pagos por medio de una delegación» (3).

Es sensible que nuestro Código de Comercio no regule la cuenta corriente ni determine los efectos jurídicos de la impo-

(1) *Principios de Economía política*, por el Doctor D. Manuel Colmeiro, página 215.

(2) *Antiquités Romaines*, par Th. Mommsen et J. Marquardt. *De l'organisation financière chez les Romains*, por Joachim Marquardt, trad. de A. Vigie.—París, E. Thorin, 1888.

(3) Marquardt, ob. cit., edic. de 1888, págs. 84 y 85.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

sición ni los que nacen de la apertura de crédito en cuenta corriente, bien que está en el espíritu de los tratadistas; y al decir esto, me refiero á los españoles principalmente (1), cuáles son dichos efectos separadamente, por lo que respecta á cada uno de los actos, y á este propósito he de recordar lo que dice González Revilla acerca del punto que estamos dilucidando. «Las cuentas corrientes se llaman *recíprocas* cuando tienen lugar entre personas que son deudores y acreedores indistintamente y según la marcha de las negociaciones, sin que exista la obligación de tener valores adelantados para la cuenta; pues basta el crédito abierto de que disponen una contra otra aquellas dos personas; y *simples*, cuando el banquero con quien se siguen debe tener siempre provisión de valores ó efectos, de tal modo, que las operaciones de un cliente no se realizen en descubierto. Las primeras son las más usuales: como modelo de las segundas, pueden presentarse las que nuestro Banco de España viene siguiendo con las personas que tienen en él depositados fondos y los retiran paulatinamente por medio de talones: á estas cuentas simples, dice González Revilla, alude el art. 543 de nuestro Código de Comercio. Por medio de las cuentas corrientes, el comerciante ó banquero se convierte en

(1) Repruebo la costumbre de acudir para la consulta y resolución de las diversas cuestiones económicas y jurídicas á los tratadistas extranjeros sin haber antes agotado la consulta de los españoles. No nos faltan en nuestro pais grandes jurisconsultos y economistas conocedores de las necesidades morales, intelectuales y materiales de nuestra patria, y cuyos principios se adaptan perfectamente á ellas. Tiene España una bibliografía tan rica como desconocida, y las obras de derecho españolas bastan y sobran para nuestras necesidades intelectuales, y en punto á Derecho Mercantil no tenemos que envidiarles gran cosa á los extranjeros. Un español fué el primer tratadista de Derecho Mercantil, San Raimundo de Penyafort (así lo ha hecho notar Menéndez Pelayo con motivo de la publicación de los *Estudios históricos y bibliográficos sobre San Ramón de Penyafort;* Memoria leída en la Real Academia de Buenas letras de Barcelona por el Ilustre Sr. Dr. D. Buenaventura Rivas y Quintana, un tomo de 332 páginas; Barcelona, imprenta Barcelonesa, 1890), y desde que se escribió la *Modus juste negotiandi in gratiam mercatorum* hasta la fecha, son muchas las obras españolas que atesoran doctrina, usos y costumbres, de donde tomaron patrón y copia las principales naciones en la edad media y moderna, y además en Madrid, Sevilla, Salamanca, Valencia y Barcelona se han escrito y editado obras de Derecho Mercantil en general y de todas y cada una de las materias de esta rama del Derecho, entre ellas apreciabilísimas monografías, algunas de ellas obras monumentales, que es una lástima sean generalmente desconocidas.

cajero de su cliente, recibiendo de éste un depósito ó un préstamo, según los casos, con la comisión de pagar y responder por la totalidad del depósito ó por cuantas operaciones vengan á estar comprendidas en la cuenta (1). Aquí y en todas partes donde no esté implantado el sistema de compensación ó instituciones análogas al Clearing House, la imposición de dinero en cuenta corriente constituye al imponente en una especie de depositante, y por lo tanto en *acreedor por dominio* en caso de suspensión de pagos ó de quiebra, y este es el criterio del autor de nuestro actual Código de Comercio, expuesto en la *exposición de motivos* del mismo en la parte que se refiere á las *libranzas y mandatos de pago llamados cheques*. Sólo falta una disposición clara y terminante de nuestro Código de Comercio en que se declare que los imponentes en cuenta corriente, de dinero, valores ó concepto que produzca un abono definitivo en el carnet ó Manual, ó los que demuestren que tienen en poder de su banquero ó Sociedad de crédito dinero ó valores, serán considerados como acreedores por dominio, con arreglo al núm. 3.º del art. 909 del citado Código, y en caso de suspensión de pagos ó de quiebra, no entrarán en la masa, sino que podrán retirar desde luego el importe de sus imposiciones, previo el reconocimiento de su derecho.

(1) *Legislación Mercantil comparada*, por D. Leopoldo González Revilla; Madrid 1887, pág. 37.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TÍTULO DÉCIMOOCTAVO

DE LOS EFECTOS AL PORTADOR

CAPÍTULO PRIMERO

De los efectos al portador.

51.—En otro lugar de esta obra nos hemos ocupado de los efectos al portador en general (1), y ahora nos limitaremos á estos *efectos* conforme están regulados en el vigente Código de Comercio. El tít. 12 del libro 2.º del mismo, se consagra á estos documentos y es enteramente nuevo, y tiene por objeto consignar, de acuerdo con una de las bases del decreto de 20 de Septiembre 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 las mismas. Son varias las clases de documentos que pueden emitirse al portador (2); 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. De cada una de ellas se trata separadamente en sus respectivos lugares, fijando, como es natural, la doctrina jurídica por que deben

(1) Véase el tomo II de esta obra, págs. 348 á 357.

(2) Véanse los arts. 56 y siguientes del Reglamento para la organización y régimen de las Bolsas de Comercio de 31 de Diciembre de 1885.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

regirse, así en cuanto á su transmisión, como en lo relativo al modo de hacer efectivos los derechos á que dan origen, en armonía con la índole de las operaciones comerciales de que proceden.

Mas aparte de lo propio y peculiar de cada una de las especies de documentos al portador, hay cosas que convienen á todos ellos indistintamente, como consecuencia de los principios jurídico-económicos de esta moderna institución, que tanto se ha generalizado en las naciones más cultas, con provecho del comercio y de los particulares. De aquí la necesidad de 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 vendrán á ser al mismo tiempo como la legislación complementaria ó supletoria de la establecida para cada documento en particular, en lo que no sea contrario á la misma.

Antes de entrar en la exposición de estas prescripciones comunes, el Código vigente, de acuerdo también con las bases de la nueva Codificación mercantil, declara expresamente que las libranzas á la orden entre comerciantes y los vales ó pagarés á la orden, procedentes de operaciones de comercio, podrán expedirse al portador; con lo cual se deroga el Código antiguo, que prescribe 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.

Consignada esta importante novedad que se introduce en la la legislación vigente, y descendiendo al examen de las prescripciones comunes á los efectos al portador, la primera que se ofrece á nuestra consideración es la que determina cuando traen aparejada ejecución estos documentos. Según el Código vigente, las libranzas, vales ó pagarés, alcanzan este caracter desde el día de su vencimiento, y todos los demás efectos al portador, como billetes de Banco, acciones y obligaciones de Sociedades, títulos de la Deuda del Estado, de la provincia ó

del Municipio, y cualesquiera otros emitidos por particulares, también desde el día del vencimiento, y, cuando no le tuvieren señalado, en el acto de su presentación, si la entidad deudora se negase al pago.

Mas como, según la ley de Enjuiciamiento civil, para despachar la ejecución se requiere 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 las libranzas y pagarés, y otros ostentan el carácter de efectos públicos cotizables en Bolsa, el Código ha establecido distintos medios para acreditar la autenticidad de cada uno de dichos efectos, en armonía con la forma respectiva de la emisión. En su consecuencia, para los primeros exige tan sólo el reconocimiento de la firma del responsable á su pago, quedando subsistente para los segundos, cuando son talonarios, que es lo general, el requisito de la confrontación de los mismos con las matrices, prescrito en la ley de Enjuiciamiento.

Esta confrontación, de la que 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 sucede en la actualidad, por el mero hecho de ser ella la que custodia y conserva 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 verdadera anomalía en el orden jurídico.

Por eso dispone el Código, según se dijo al tratar del Registro mercantil, 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 nuevo Código atribuye á la inscripción. La confrontación no sufrirá entonces obstáculo ni entorpeci-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

miento alguno, y podrá tener lugar en el momento en que á los portadores de tales efectos les convenga.

Otra de las prescripciones comunes á esta clase de documentos, consiste en ser transmisibles por la simple tradición de los mismos, sin necesidad de acreditar la legitimidad de la adquisición, en lo cual estriba precisamente su naturaleza jurídica, y el fin económico de esta novísima institución.

El fundamento de la introducción y desarrollo que han tomado los títulos al portador, consiste precisamente en que la simple detentación 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 exclusivamente 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 todos estos casos, probada la ilegitimad de la tenencia ó posesión, el detentador vendrá obligado á restituir el documento á su verdadero dueño.

Por eso no basta facilitar la transmisión de esta clase de riqueza mueble; importa, además, dar seguridad al que la adquiere, por justo título y de buena fe, de que no será desposeído de ella por un tercero. De aquí la necesidad de exigir 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 cualquiera persona que se considere con derecho á la propiedad de los efectos transmitidos; necesidad que trató de satisfacer la ley de 30 de Marzo de 1861 sobre irreivindicación de dichos efectos, aunque sin conseguirlo de una manera completa. Para demostrarlo, bastará recordar que no extendía sus beneficios más

que á los efectos públicos, y no á todos, sino sólo á los que se negociaban en las contadas poblaciones donde existía Bolsa, con lo cual se privaba de tan importantes beneficios á los efectos emitidos por particulares, y á la inmensa mayoría de los españoles.

Con el objeto de poner remedio á los inconvenientes que ocasionaba la aplicación de dicha ley, se dictó la de 29 de Agosto de 1873, que la modificó, extendiendo los beneficios de la irreivindicación á toda clase de documentos al portador, ya se adquieran mediando Agente colegiado, ya con intervención de Notario ó de Corredor de Comercio, en los pueblos donde no hubiere Bolsa. Novedad esta última muy importante, porque, merced á ella, gozan de iguales ventajas y seguridades los tenedores que residen en los pocos pueblos donde hay Bolsa, que los que viven en los restantes del Reino, y que se funda en las mismas razones que abonan la irreivindicación de las transmisiones hechas en Bolsa, las cuales consisten en quedar garantido el tenedor legítimo contra la clandestinidad de la enajenación, por medio de la intervención de un 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.

A pesar de la reforma hecha en la ley de 1861 por la de 1873, queda, sin embargo, abierta la puerta á las reclamaciones de un tercero, en virtud de la facultad que le concede aquella ley para discutir y probar la mala fe del comprador; y como esto constituye una traba para la rapidez con que deben circular estos valores, y sobre todo para obtener la seguridad en el dominio de los adquiridos, el Código, después de reproducir sustancialmente la doctrina de la ley de 30 de Marzo de 1861 reformada, presume siempre la buena fe en el tenedor legítimo, salvo en un solo caso, que es, á saber: cuando adquirió en Bolsa, y con intervención de Agente, títulos que hubiesen sido denunciados á la Junta sindical como hurtados ó extraviados.

Finalmente, otra de las prescripciones comunes á los efectos del portador, si no á todos, á la gran mayoría de ellos, consiste en facilitar á sus legítimos tenedores los medios de pre-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

caverse contra la destrucción, la pérdida ó la sustracción de los mismos, á que tan expuestos se hallan por su misma naturaleza, con gravísimo é irreparable daño de sus poseedores; materia esta completamente nueva en nuestra legislación, y que hasta la publicación del Código habia venido rigiéndose por algunas disposiciones aisladas y por los estatutos y prácticas de los Bancos y demás establecimientos de crédito que emiten semejantes valores.

Siguiendo el camino trazado por otros países que recientemente han llenado este vacío que se notaba en la legislación mercantil, el Código concede al legítimo tenedor de un documento, que lo ha perdido á consecuencia de extravío, sustracción, incendio ú otro accidente, los medios necesarios para impedir que el detentador haga efectivo el crédito que representa, cobrándolo de la entidad deudora ó negociándolo en Bolsa, y para conseguir un duplicado del documento extraviado ó destruído, con el cual pueda realizar los mismos beneficios que con el original.

Como 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, el Código determina el procedimiento que debe seguir el desposeído en este caso, cuyos trámites son, en resúmen, los siguientes: denuncia del hecho de la desposesión al Tribunal competente; publicación de la denuncia en la *Gaceta* y periódicos oficiales; señalamiento de un corto término para que el tercer detentador sea oído; requerimiento á la entidad deudora que emitió el título para la retención de todo pago que corresponda efectuar por razón del capital ó intereses; audiencia del Ministerio público, y fijación de plazos breves para que los terceros puedan entablar sus reclamaciones. Transcurridos los plazos, y no antes, la personalidad deudora podrá hacer los pagos al denunciante sin incurrir en responsabilidad alguna, á menos que hayan de suspenderse por la presentación del tercero, hasta que decidan los Tribunales en el correspondiente juicio, sobre la propiedad de los títulos.

Mas al propio tiempo que el desposeído frustra, mediante

este procedimiento, los propósitos que pueda abrigar el detentador ilegítimo respecto de la entidad deudora, conviene que con igual presteza haga fracasar los que intente respecto de tercero, cuando se trate de títulos negociables en Bolsa. Sabido es que el poseedor de efectos adquiridos en Bolsa con intervención de Agente colegiado, disfruta del beneficio de la irreivindicación contra el verdadero propietario, el cual, por este mero hecho, queda despojado definitivamente del dominio de los títulos ó documentos que perdió ó le fueron sustraídos. Para establecer esta prescripción instantánea, el legislador ha partido del supuesto de que no se ha formalizado reclamación alguna en la Bolsa contra la propiedad de los títulos negociados, de lo cual viene á dar perfecto testimonio el Agente que interviene en la operación. De aquí, por consiguiente, la necesidad en que se encuentra el propietario desposeído de presentar la oportuna reclamación ante la Junta sindical del Colegio de Agentes, en el momento mismo en que hubiere ocurrido el suceso que le privó de la posesión de los títulos; pues una vez presentada la denuncia y hecha pública, los Agentes deben abstenerse de toda operación que verse sobre los títulos denunciados, hasta que los Tribunales pronuncien su fallo. Las enajenaciones y gravámenes posteriores á la publicación de la denuncia, serán nulos, porque el tercer adquirente ha debido tener conocimiento de la reclamación del verdadero propietario, por conducto del Agente, que para este efecto se reputa su mandatario, y en su consecuencia, se presume adquirente de mala fe, sin poder utilizar, por tanto, el beneficio de la irreivindicación contra el desposeído, el cual recobrará sus títulos, si prueba que realmente le pertenecen.

Pero si el Agente colegiado ocultó á su cliente la denuncia presentada, por malicia ó negligencia, justo es que responda de los perjuicios que sufrió éste á consecuencia de declararse nula la adquisición ó gravamen de los títulos denunciados, y además de la suma que hubiere entregado, como precio de la venta ó como capital del préstamo celebrado con garantía de los mismos; cuya responsabilidad se hará efectiva sobre la fianza del Agente y sobre todos sus bienes.

Tales son los dos recursos ó procedimientos que el Código

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

otorga al legítimo tenedor que hubiere sido desposeído de sus títulos por fuerza mayor ó accidente fortuito, para impedir que el detentador perciba el capital ó intereses de la entidad deudora, ó los negocie en Bolsa, transmitiéndolos á un tercero de un modo irrevocable. El desposeído puede intentar cualquiera de estos dos procedimientos, ó ambos á la vez en la misma denuncia, en cuyo caso se observarán también las reglas establecidas para cada uno.

Aun estos mismos procedimientos se simplifican notablemente cuando el desposeído hubiese adquirido los títulos en Bolsa, pues ante la simple denuncia, acompañada de la certificación del 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 les hubiera notificado la admisión de la denuncia, si bien deberá ratificarla éste dentro del término de un mes, ordenando la retención del capital ó intereses vencidos de los títulos ó prohibiendo su negociación.

Con tales prescripciones, si por un lado se restringen los efectos naturales que produce esta moderna institución, cuya teoría fundamental consiste en considerar como prueba legal de la adquisición del título el hecho material de poseerlo, por otro lado se evita, hasta donde es legalmente posible, que obtenga todas las prerrogativas del verdadero dueño el usurpador ó mero detentador.

Por último, 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 transmisión ó negociación de los mismos, mientras llega la época de su vencimiento, que suele ser generalmente á plazos bastante largos, dispone el Código, con mucha justicia, que, transcurridos cinco años desde la publicación de la denuncia en los periódicos oficiales ó en la Bolsa, sin haberse presentado ningún tercer opositor, declarará el Tribunal la nulidad del título sustraído ó extraviado, ordenando á la personalidad deudora que la suscribió, la expedición de un duplicado á favor del que resultare ser legítimo dueño; cuyo duplicado producirá los mismos efectos que el título primitivo.

Antes de terminar esta materia, conviene advertir que las

disposiciones sobre extravío ó sustracción de los títulos al portador no son aplicables á los billetes del Banco de España ni á los de la misma clase que se emitieren en lo sucesivo por establecimientos sometidos á igual régimen, por tener la consideración de la moneda metálica, á la cual están económica y jurídicamente equiparados, y tampoco á los títulos al portador emitidos por el Estado, los cuales se rigen por leyes, decretos y reglamentos especiales.

Derecho vigente.

52.—Todos los efectos á la orden de que trata el título 11 del libro 2.º del vigente Código de Comercio, 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 (1).

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 (2). Los demás efectos al portador, bien sean de los enumerados en el art. 68 del vigente Código de Comercio, ó bien billetes de Banco (3), 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 del vigente Código de Comercio, producirán los efectos siguientes: 1.º 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 lo tuvieren señalado. 2.º Serán transmisibles por la simple tradición del documento. 3.º No estarán sujetos á reivindicación si hubieren sido negociados en Bolsa con intervención de

(1) Art. 544 del vigente Código de Comercio.
(2) Véanse artículos 544 de id. y 1464 y 1465 de la ley de Enjuiciamiento civil.
(3) Acerca de la expendición de billetes del Banco falsos, véanse las sentencias del Tribunal Supremo de Justicia de 15 y 22 de Junio de 1888. Sentencias de la Sala segunda en recursos de casación de lo criminal; *Gacetas de Madrid* de 7 y 28 de Septiembre del mismo año.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1). El tenedor de un efecto al portador tendrá derecho á confrontarlo con sus matrices siempre que lo crea conveniente (2).

(1) Art. 545 del vigente Código de Comercio. Lo cual demuestra que la novedad sancionada en estos preceptos se reduce á hacer irreivindicables los títulos adquiridos por dicha negociación, sin hacer extensivo tal privilegio á los obtenidos por otro medio; que, por tanto, quedan sometidos á las reglas generales de derecho. (Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 9 de Febrero de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Marzo.)

(2) Art. 546 de id.

CAPÍTULO II

Del robo, hurto ó extravío de los documentos de crédito y efectos al portador (1).

53.—Deben considerarse documentos de crédito al portador, para los efectos de esta Sección, según los casos: 1.º Los documentos de crédito contra el Estado, provincias ó Municipios, emitidos legalmente. 2.º Los emitidos por naciones extranjeras cuya cotización haya sido autorizada por el Gobierno, á propuesta de la Junta sindical del Colegio de Agentes. 3.º Los documentos de crédito al portador, de empresas extranjeras, constituídas con arreglo á la ley del Estado á que pertenezcan. 4.º Los documentos de crédito al portador, emitidos con arreglo á su ley constitutiva por establecimientos, compañías ó empresas nacionales. 5.º Los emitidos por particulares, siempre que sean hipotecarios ó estén suficientemente garantidos (2).

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 ejerce jurisdicción

(1) Acerca del cobro de un talón al portador contra el Banco de España por la persona que lo encuentra, véase sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 28 de Septiembre de 1888, Sala segunda, recurso en asunto criminal.

(2) Art. 547 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1). El tenedor de un efecto al portador tendrá derecho á confrontarlo con sus matrices siempre que lo crea conveniente (2).

(1) Art. 545 del vigente Código de Comercio. Lo cual demuestra que la novedad sancionada en estos preceptos se reduce á hacer irreivindicables los títulos adquiridos por dicha negociación, sin hacer extensivo tal privilegio á los obtenidos por otro medio; que, por tanto, quedan sometidos á las reglas generales de derecho. (Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 9 de Febrero de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Marzo.)

(2) Art. 546 de id.

CAPÍTULO II

Del robo, hurto ó extravío de los documentos de crédito y efectos al portador (1).

53.—Deben considerarse documentos de crédito al portador, para los efectos de esta Sección, según los casos: 1.º Los documentos de crédito contra el Estado, provincias ó Municipios, emitidos legalmente. 2.º Los emitidos por naciones extranjeras cuya cotización haya sido autorizada por el Gobierno, á propuesta de la Junta sindical del Colegio de Agentes. 3.º Los documentos de crédito al portador, de empresas extranjeras, constituídas con arreglo á la ley del Estado á que pertenezcan. 4.º Los documentos de crédito al portador, emitidos con arreglo á su ley constitutiva por establecimientos, compañías ó empresas nacionales. 5.º Los emitidos por particulares, siempre que sean hipotecarios ó estén suficientemente garantidos (2).

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 ejerce jurisdicción

(1) Acerca del cobro de un talón al portador contra el Banco de España por la persona que lo encuentra, véase sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 28 de Septiembre de 1888, Sala segunda, recurso en asunto criminal.

(2) Art. 547 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

en el distrito en que se halle el establecimiento ó persona deudora (1).

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 hacérsele saber todas las notificaciones (2).

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:

1.º 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.

2.º 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 retenga el pago de principal é intereses (3).

La solicitud se sustanciará con audiencia del Ministerio fiscal y en la forma que para los incidentes prescribe la ley de Enjuiciamiento civil (4).

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 (1).

(1) Art. 548 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 549 de id.
(3) Art. 550 de id.
(4) Art. 551 de id.

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 (2).

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 (3).

La solvencia de la caución se apreciará por los Jueces ó Tribunales.

El denunciante podrá prestar fianza y constituirla en títulos de renta sobre el Estado, recobrándola al terminar el plazo señalado para la caución (4).

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 (5).

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 (6).

(1) Art. 552 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 553 de id.
(3) Art. 554 de id.
(4) Art. 555 de id.
(5) Art. 556 de id.
(6) Art. 557 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Si antes de la deliberación 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 (1).

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 (2).

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 (3).

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 hiciere posteriormente (1).

(1) Art. 558 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 559 de id.
(3) Art. 560 de id.

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 Tribunal ó Juez 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 (2).

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 (3).

La expedición del duplicado anulará el título primitivo, y se hará constar así en los asientos ó registros relativos á éste (4).

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 (5).

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

(1) Art. 561 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 562 de id.
(3) Art. 563 de id.
(4) Art. 563 de id.
(5) Art. 564 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 ordenara 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 (1).

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 (2).

(1) Art. 565 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 566 de id.

APÉNDICE AL CAPITULO ANTERIOR

Además de las obras citadas en los capítulos anteriores para el estudio de las materias que en los mismos se tratan, pueden consultarse las obras siguientes:

1.ª A. Petit: *Etude sur les titrès au porteur*, 1880.

2.ª Eng. Persil: *De la lettre de change et du billet à ordre*, 1837.

3.ª *Des lettres de change et des effets de commerce*, 1875, par L. Nouguier.

4.ª Moret et Desrues: *Memento theorique et pratique du possesseur de titrès au porteur perte, vol ou destruction*, tercera edición, 1882.

5.ª Legost: *Etude theorique et pratique sur les titrès au porteur*, 1880.

6.ª Jozon: *Transfert et conversion des titrès nominatifs en titrès au porteur*, 1872, in 8.º

7.ª Durnerin: *Etude sur les titrès au porteur*, in 8.º

8.ª Chasteuet: *Etude sur les cheques, teur rôle economique et leur legislation*, 1882.

9.ª Bravard Veyrières et Demangeat: *Traité de la lettre de change et du billet à ordre*, 1862.

10. Boucher: *Traité complet theorique et pratique de tous les papièrs de credit de commerce*, 1808.

11. Bogelot: *Des titrès au porteur perdus ou volés, etc.*, 1865, in 8.º

12. Bedarride: *De la lettre de change, des billets à ordre et de la prescription*, 1881, dos vol.

13. Ferrara: *Studio sui titoli al portatore;* Napoli, 1880, un volumen.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

14. Gallavresi: *L'asegno bancario (Check);* Milano, 1883.

15. Galluppi: *Dei titoli al portatore, Studi giuridici;* Torino, 1876.

16. F. Ladey: *Des titrès au porteur au point de vue du droit civil*, 1865.

17. Benito de Endara: *Derecho mercantil*, especialmente páginas 115 y siguientes, en que se ocupa de los *Billetes de Banco*, su concepto, su emisión, sus efectos y de los efectos al portador.

TÍTULO DÉCIMONOVENO

DE LAS CARTAS-ORDENES DE CRÉDITO

CAPITULO ÚNICO

De las cartas-órdenes de crédito.—Legislación relativa á las mismas, con arreglo al antiguo Código de Comercio.—Derecho vigente.

54.—Las cartas-órdenes de crédito son aquellas por medio de las que un comerciante encarga á otro, residente en distinta población, que entregue al que la conduce una cantidad determinada, ó la que pueda necesitar. Según los Sres. Martí de Eixalá y Durán y Bas, las cartas-órdenes de crédito se dirigen siempre á un *corresponsal* (1), y según González Huebra, á un *corresponsal ó á un amigo* (2). Nada habla de corresponsales ni de amigos el antiguo Código de Comercio, y si sólo se indica en el mismo (3) que han de ser dadas de comerciante á comerciante. La indicación hecha por los autores citados se prestaría á confusiones, según el concepto que se formara del *corresponsal*. Si aceptamos la definición de Zarzoso (4), que considera únicamente como *corresponsales* los encargados de comprar, cobrar ó pagar letras de cambio, y ejecutar otras operaciones se-

(1) *Instituciones de Derecho Mercantil*, pág. 260.
(2) González Huebra, *Derecho Mercantil*, pág. 387.
(3) Art. 572 del antiguo Código de Comercio.
(4) *Diccionario de Legislación y Jurisprudencia Mercantil*, por D. Ezequiel Zarzoso y Ventura, 1881, pág. 367.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM VERITATIS
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

14. Gallavresi: *L'asegno bancario (Check);* Milano, 1883.

15. Galluppi: *Dei titoli al portatore, Studi giuridici;* Torino, 1876.

16. F. Ladey: *Des titrès au porteur au point de vue du droit civil*, 1865.

17. Benito de Endara: *Derecho mercantil*, especialmente páginas 115 y siguientes, en que se ocupa de los *Billetes de Banco*, su concepto, su emisión, sus efectos y de los efectos al portador.

TÍTULO DÉCIMONOVENO

DE LAS CARTAS-ORDENES DE CRÉDITO

CAPITULO ÚNICO

De las cartas-órdenes de crédito.—Legislación relativa á las mismas, con arreglo al antiguo Código de Comercio.—Derecho vigente.

54.—Las cartas-órdenes de crédito son aquellas por medio de las que un comerciante encarga á otro, residente en distinta población, que entregue al que la conduce una cantidad determinada, ó la que pueda necesitar. Según los Sres. Martí de Eixalá y Durán y Bas, las cartas-órdenes de crédito se dirigen siempre á un *corresponsal* (1), y según González Huebra, á un *corresponsal ó á un amigo* (2). Nada habla de corresponsales ni de amigos el antiguo Código de Comercio, y si sólo se indica en el mismo (3) que han de ser dadas de comerciante á comerciante. La indicación hecha por los autores citados se prestaría á confusiones, según el concepto que se formara del *corresponsal*. Si aceptamos la definición de Zarzoso (4), que considera únicamente como *corresponsales* los encargados de comprar, cobrar ó pagar letras de cambio, y ejecutar otras operaciones se-

(1) *Instituciones de Derecho Mercantil*, pág. 260.
(2) González Huebra, *Derecho Mercantil*, pág. 387.
(3) Art. 572 del antiguo Código de Comercio.
(4) *Diccionario de Legislación y Jurisprudencia Mercantil*, por D. Ezequiel Zarzoso y Ventura, 1881, pág. 367.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM VERITATIS
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mejantes por cuenta de un comerciante, parecería que los comerciantes únicamente podrían expedir cartas de crédito á las personas que fuesen sus encargadas de ejecutar ciertas operaciones, cuando no es así, ya que la carta-orden de crédito, como documento de crédito, descansa en la confianza que mutuamente se dispensen dos comerciantes, tanto si son corresponsales, como si no lo son, tanto si están en continuas relaciones de negocios, como si no lo están. No nos conformamos, pues, con ninguna de las opiniones de los autores citados.

Según la antigua legislación mercantil, bastaba que fuese de comerciante á comerciante, sin necesidad que estuviesen en relaciones de negocios constantes, que ésta es, á mi entender, la acepción usual en el comercio de la palabra *corresponsal*, pues no dejaría de ser carta-orden de crédito la que dirigiese un comerciante de reconocida solvabilidad á otro con el cual jamás hubiesen mediado relaciones mercantiles, y que éste aceptase el encargo por honor á la firma del que la expidiese, siempre y cuando dicha carta reuniese los requisitos legales.

Según el antiguo Código de Comercio, para que se reputen contratos mercantiles, las cartas-órdenes de crédito han de ser dadas de comerciante á comerciante para atender á una operación de comercio (1), y no pueden darse á la orden, sino contraídas á sujeto determinado, y entienden los tratadistas que si se hubiese dado á la orden, no por esto debe entenderse nula la carta de crédito, sino que esta expresión se considerará como no escrita, según el principio *utile per inutile non vitiatur* (2). Huebra opina que si llegara á endosarse, no produciría efecto alguno, porque el portador no sería la persona designada expresamente en la misma (3). Realmente no es un documento de la clase de los endosables, pues al librarse ó expedirse se tienen en cuenta principalmente las cualidades de la persona á favor de quien se contrae.

Tres son las personas que tienen cabida en la carta de crédito: el dador, el tomador y el sujeto á quien va dirigida ó librado. Desde luego se advierte que la persona á la cual va dirigida la carta de crédito, no queda obligada respecto del portador, pues que con él no ha celebrado contrato alguno; por otra parte, tampoco contrae obligación el segundo á favor del primero, atendido que aun cuando éste consienta en la entrega de la cantidad, obra aceptando y cumpliendo el mandato del dador, y no contratando con el portador. Las cartas-órdenes de crédito, como indica Huebra, representan un contrato de cambio condicional (1), porque cuando se ha pactado otra cosa, se entienden siempre dadas para que aquél á cuyo favor se expiden, haga el uso que convenga á sus intereses, cobrando en todo ó en parte la cantidad que designan, ó devolviéndolas sin presentar, y también bajo el supuesto de que el que la da no responde de que la pagará á aquel á quien va dirigida; por manera que el que llegue ó no á tener efecto el contrato, pende, en primer lugar, de que el que la recibe la quiera presentar, y en segundo, el que quiera pagarla la persona á quien se da este encargo.

(1) Art. 572 del antiguo Código de Comercio.
(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 200, nota 2.
(3) González Huebra, *Derecho Mercantil*, pág. 388.

55.—Según el antiguo Código de Comercio, las cartas de crédito no podían darse á la orden sino contraídas á sujeto determinado, y al hacer uso de ella el portador estaba obligado á probar la identidad de su persona, si el pagador no la conociere personalmente (2). Toda carta-orden de crédito había de contraerse á cantidad fija, como máximun de la que debía entregarse al portador; y las que no contuvieren este requisito, se consideraban como simples cartas de recomendación (3). El dador de una carta de crédito quedaba obligado hacia la persona á cuyo cargo la dió por la cantidad que hubiere pagado en virtud de ella, no excediendo de la que se fijó en la misma carta (4). No podía protestarse una carta-orden de crédito, ni por ella adquiría acción alguna el portador contra el que la dió, aun cuando no hubiere sido pagada; pero si se probare que el dador había revocado la carta de crédito intempestivamente y con

(1) González Huebra, ob. cit., pág. 387.
(2) Art. 573 del antiguo Código de Comercio.
(3) Art. 574 de id.
(4) Art. 575 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dolo para estorbar las operaciones del tomador, era responsable á éste de los perjuicios que de ello se le siguieren (1). Ocurriendo causa fundada que atenúe el crédito del portador de una carta-orden de crédito, podía anularla el dador y dar contraorden al que hubiese de pagarla, sin incurrir en responsabilidad alguna (2).

El portador de una carta de crédito debía reembolsar sin demora al dador la cantidad que hubiese percibido en virtud de ella, si antes no la dejó en su poder; y en defecto de hacerlo, podía exigirla el mismo dador ejecutivamente con el interés legal de la deuda desde el día de la demanda, y el cambio corriente de la plaza en que se hizo el pago sobre el lugar donde se hizo el reembolso (3). Cuando el portador de una carta de crédito no hubiera hecho uso de ella en el término convenido con el dador, ó en defecto de haberlo señalado, en el que el Tribunal de Comercio (4), ó el juzgado de primera instancia (5), atendidas las circunstancias, considerase suficiente, debe devolverla al dador, requerido que sea al efecto, ó afianzar su importe hasta que conste su revocación al que debía pagarla (6).

56.—Entre el dador y el tomador se celebra una especie de contrato de cambio pendiente de condición meramente potestativa de parte del segundo, de la condición *si hará uso de la carta de crédito*. Esta condición ó arbitrio tiene á veces un término marcado en la misma carta de crédito; cuando no la tenga, el Tribunal lo determinará á instancia del dador, atendiendo principalmente al negocio mercantil, para el cual la carta fué dada; tanto en uno como en otro caso, transcurrido el plazo, el portador devolverá dicha carta al dador, ó bien afianzará su importe hasta que conste comunicada la revocación al que debía pagarla. En virtud de dicho contrato, queda obligado el dador á no revocar la carta de crédito, á no ser que sobreviniere

(1) Art. 576 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 577 de id.
(3) Art. 578 de id.
(4) Art. 579 de id.
(5) Arts. 15 y siguientes del decreto del Gobierno provisional de 1.° de Febrero de 1869, referentes á la reforma del Código de Comercio, y decreto llamado de unificación de fueros de 6 de Diciembre de 1868.
(6) Art. 579 del antiguo Código de Comercio.

alguna causa que hiciere dudar fundadamente de la solvabilidad del portador, y si la revocare intempestivamente y con dolo, era responsable de los perjuicios, aunque no responde el dador de que la carta de crédito será pagada; y por esta causa el portador no tiene derecho para exigir la aceptación, ni á protestarla bajo este título, ni aun por falta de pago. El portador, por su parte, está obligado á reembolsar inmediatamente al dador la cantidad que percibiere, en virtud de la carta de crédito, si antes no hubiere dejado fondos suficientes en su poder; en el caso de demora, puede el dador dirigirse contra él por la vía ejecutiva, y se habrá razón, no sólo de la cantidad pagada, si que también de los intereses desde el día de la demanda, y demás del cambio corriente en la plaza en que se hizo el pago sobre el lugar donde se hiciere el reembolso. Observan algunos tratadistas que no puede hacer uso de su derecho por medio de la resaca, aun cuando la operación haya venido á parar al contrato de cambio, porque faltan en este caso los documentos de que debe ir acompañada una letra de esta clase, documentos que legitiman el hecho de librarla (1).

Entre el dador de la carta de crédito y la persona á quien va dirigida, se celebra el contrato de mandato; en fuerza del mismo, el dador se obliga á la indemnización, esto es, á reembolsar al segundo las cantidades que pagare en virtud de la misma carta. Los tratadistas han suscitado la cuestión de si éste contrae obligación de alguna clase, y en efecto, se ha resuelto que realmente se obliga en calidad de mandatario á la entrega de la cantidad marcada en la carta de crédito, si hubiere consentido en que se le dirigiera; y entonces á esta entrega ó pago puede ser compelido por el dador que es el mandante; mas transcurrido que sea el plazo fijado, y aun antes si

(1) Pueden consultarse acerca de la naturaleza, carácter, cuestiones varias á que da lugar la carta-orden de crédito, á saber: 1.° artículo *carta orden de crédito, carta de crédito* de la *Enciclopedia* de Arrazola, tomo VII, pág. 746; 2.° *Ordenanzas de Bilbao*, cap. 14, que trata de los vales y libranzas de comercio, sus aceptaciones, endosos y términos, y de las *cartas órdenes, también de comercio*, núms. 10, 11 y 12; 3.° Bedarride, *Questiones de droit comercial et de droit civil avec leurs solutions;* París, 1883, pág. 203 y sigs.; 4.° *De la lettre de credit*, págs. 24 y sigs.; de la obra de Maurice Falloise, *Traité des ouvertures de credit*. París L. Larose, 1891; 5.° Benito y de Endara, *Derecho Mercantil*. págs. 114 y 115.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

al portador ya no le conviniere hacer uso de la carta, el dador carece de acción contra el sujeto al cual la dirigió, atendido que, no siendo aquél responsable de la falta de pago que provenga de hecho ajeno, no ha sentido perjuicios pecuniarios, que es lo único que cabe pedir por incumplimiento de un mandato.

57.—Terminó el libro 2.º del proyecto del Código actual y en igual lugar se encuentra en el Código vigente un título destinado á estos documentos de crédito que satisfacen en menor escala las necesidades del comercio y de la industria, siendo, sin embargo, mas provechosos para los particulares. Aunque, por punto general, el vigente Código de Comercio reproduce la doctrina del antiguo, sobre esta materia introduce empero algunas reformas que puede considerarse le mejoran notablemente, siendo la más radical la que autoriza al dador de una carta de crédito para anularla en cualquier tiempo, *tempestive seu intempestive*, con la única cortapisa de dar conocimiento de ello á las personas á quienes interese. Esta disposición se halla, sin duda alguna, más en armonía con la naturaleza de este documento y con los intereses del comercio que la consignada en el Código antiguo, que exige, para hacer uso de esta facultad, que sobrevenga algun hecho que haga dudar fundadamente de la solvabilidad del portador; circunstancia 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. El Código actual 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 ocasione, con arreglo á los principios generales del derecho sobre la prestación del dolo.

De igual modo está de acuerdo con el espíritu de la legislación mercantil la disposición del Código actual, que declara anulada la carta de crédito cuando no se ha hecho uso de ella en el transcurso de cierto tiempo, que será el fijado en la misma, ó en su defecto el breve y perentorio señalado por el legislador á dicho efecto; corrigiendo en esta parte, con gran

ventaja, el Código antiguo, que exige la intervención del Tribunal, con otros requisitos enojosos y molestos, que mantienen por tiempo ilimitado la responsabilidad del dador de la carta y de la persona á cuyo cargo iba expedida (1).

Derecho vigente.

58.—Son cartas-órdenes de crédito las expedidas de comerciante á comerciante, ó para atender á una operación mercantil (2).

Las condiciones esenciales de las cartas-órdenes de crédito serán:

1.ª Expedirse en favor de persona determinada, y no á la orden.

2.ª Contraerse á una cantidad fija y específica, ó á una ó más cantidades indeterminadas, pero todas comprendidas en un máximun, cuyo límite se ha de señalar precisamente.

Las que no tengan alguna de estas últimas circunstancias, serán considerados como simples cartas de recomendación (3).

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 máximun fijado en la misma.

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.

El pagador tendrá derecho á exigir la comprobación de la identidad de la persona á cuyo favor se expidió la carta de crédito (4).

El dador de una carta de crédito podrá anularla, poniéndolo en conocimiento del portador y de aquel á quien fuere dirigida (5).

El portador de una carta de crédito reembolsará sin demora al dador la cantidad recibida.

---

(1) Exposición de motivos que precede al vigente Código de Comercio en la parte relativa á las cartas-órdenes de crédito.
(2) Art. 567 del vigente Código de Comercio.
(3) Art. 568 de id.
(4) Art. 569 de id.
(5) Art. 570 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

(1) Art. 571 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 572 de id.

TÍTULO VIGÉSIMO

DE LOS BILLETES DE BANCO

CAPÍTULO ÚNICO

De los billetes de Banco.—Su concepto.—Su emisión y sus efectos.

59.—El billete de Banco legalmente emitido, circula como moneda metálica; y en consecuencia, para los efectos del pago y demás efectos legales, entiendo que lo mismo es que se entreguen monedas de oro y plata acuñadas, que billetes de Banco, siempre que no haya suspendido sus pagos el Establecimiento ó Banco que los ha emitido. En este sentido, entiendo que el que paga ó deposita billetes de Banco, ha de producir iguales efectos legales su pago ó depósito que si entregara moneda acuñada. Legalmente las cosas, claro es que deben ser así, pero económicamente, el valor del billete siempre dependerá de la confianza que en el mercado inspire el que lo emite.

El billete de Banco, calificado como un perfeccionamiento del warrant monetario (1), es un documento de crédito que sustituye en las transacciones económicas con gran ventaja á la moneda metálica, cuando ofrece la garantía de que sin dificultad alguna puede convertirse ó cambiarse por la cantidad de dinero que representa, siendo ésta su función económica.

(1) Vide *Le Banche* per Alessandro Garelli; Napoli 1872, págs. 120 y siguientes en que se ocupa del *biglietto di Banca*.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

(1) Art. 571 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 572 de id.

TÍTULO VIGÉSIMO

DE LOS BILLETES DE BANCO

CAPÍTULO ÚNICO

De los billetes de Banco.—Su concepto.—Su emisión y sus efectos.

59.—El billete de Banco legalmente emitido, circula como moneda metálica; y en consecuencia, para los efectos del pago y demás efectos legales, entiendo que lo mismo es que se entreguen monedas de oro y plata acuñadas, que billetes de Banco, siempre que no haya suspendido sus pagos el Establecimiento ó Banco que los ha emitido. En este sentido, entiendo que el que paga ó deposita billetes de Banco, ha de producir iguales efectos legales su pago ó depósito que si entregara moneda acuñada. Legalmente las cosas, claro es que deben ser así, pero económicamente, el valor del billete siempre dependerá de la confianza que en el mercado inspire el que lo emite.

El billete de Banco, calificado como un perfeccionamiento del warrant monetario (1), es un documento de crédito que sustituye en las transacciones económicas con gran ventaja á la moneda metálica, cuando ofrece la garantía de que sin dificultad alguna puede convertirse ó cambiarse por la cantidad de dinero que representa, siendo ésta su función económica.

(1) Vide *Le Banche* per Alessandro Garelli; Napoli 1872, págs. 120 y siguientes en que se ocupa del *biglietto di Banca*.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Flores Estrada los define así: «Los billetes de Banco de circulación son libranzas pagaderas á la vista por el Banco mismo que los ha emitido. Mientras el portador tiene confianza en el pronto reembolso, son voluntariamente recibidos en las transacciones como si fuesen dinero, del mismo modo que las letras de cambio aceptadas por una casa de comercio acreditada. Aunque los unos y las otras, es decir, los billetes y las letras de cambio, son promesas escritas cuyo valor depende, sino de la certeza moral que se tiene, de poderlas cambiar por dinero; sin embargo, los billetes se diferencian esencialmente de las letras de cambio. Estas son regularmente pagaderas á plazo fijo, y son siempre endosadas á favor de un portador determinado, que es el único que puede reclamar el pago; mientras que todo portador de billetes de Banco, puede, sin endoso y á cada momento, presentarse al Banco y hacerse reembolsar el valor de sus billetes. Estas dos circunstancias, como hace notar Flores Estrada (1), acreditan más los billetes de Banco, pues les allanan las dificultades de la circulación y hacen menos frecuente la vuelta de ellos al Banco. En sus negociaciones, el Banco no hace sino cambiar papel por papel; de suerte que todo su artificio para obtener un interés, consiste en dar billetes pagaderos á la vista por billetes pagaderos á plazo fijo. Esto hace que el Banco tome prestada sin interés una riqueza real, que es el dinero de las letras de cambio en el día en que vencen, mientras que presta con interés una riqueza ficticia, que es el papel ó billetes que da por las letras. También se ha definido un pagaré al portador y á la vista, de una cantidad fija de dinero en la clase de moneda que en el mismo se expresa, emitido por una empresa dedicada al comercio de Banca, y en cuyos Estatutos figura como uno de sus fines principales el de su emisión (2). Ha de ser pagaré y no mandato de pago, porque en el mandato no hay obligación entre el portador del título y el mandatario más que cuando éste voluntariamente acepta la obligación, mientras que el pagaré crea un vínculo jurídico, independiente de toda voluntad extraña á la obligación del que lo emite y del que lo recibe; ha de ser al portador, porque sólo así puede transmitirse por tradición, como la moneda metálica que trata de sustituir, ha de ser á la vista, porque solo puede sustituir á la moneda en las transacciones económicas, cuando la conversión á metálico va rápida, y en el comercio no se conoce otro medio de conversión más rápido que el de pagar á la vista ó sea á la presentación del documento que acredite la obligación; ha de consistir en una cantidad fija de dinero, porque sólo teniendo las condiciones extrínsecas de la moneda puede sustituirla, y la moneda acuñada tiene un valor fijo y determinado; ha de expresar la clase de moneda en que ha de pagarse, porque variando distintamente el valor de los metales que se emplean para la acuñación, será mayor ó menor el valor del billete, según sea una ú otra la clase de moneda que en él se designe para el pago (1), y ha de ser emitido por una empresa dedicada al comercio de Banca, y en cuyos Estatutos figure como su fin principal el de la emisión de estos billetes, para distinguirlos de los pagarés al portador que pueden emitir los particulares ó las demás compañías en pago de las obligaciones que contraigan por razón de sus operaciones (2).

(1) *Curso de Economía política*, por D. Alvaro Florez Estrada, tomo II, 4.ª edición; Madrid 1835, págs. 126 y siguientes.

(2) Benito y de Endara, *Derecho Mercantil*, pág. 115.

60.—El antiguo Código de Comercio nada disponía acerca

(1) Para el estudio de la cuestión monetaria, además de la obra que hemos citado varias veces de Stanley Jevons, *La moneda y el mecanismo del cambio*, pueden consultarse las siguientes: *Introducción al estudio de la cuestión monetaria*, por D. Eudaldo Viver, con un prólogo de D. Federico Rahola; Barcelona 1892, un tomo de 272 páginas y *Congrès monetaire international*, tenu á Paris, 10, 11, 12, 13 y 14 de Septiembre de 1889. *Compte rendu in extenso et documents*; Paris 1890, un tomo de 473 págs.

(2) Cree Benito y de Endara que este concepto jurídico del billete de Banco, es el concepto legal de nuestro Código de Comercio vigente, que aunque nada dice de él, encaja perfectamente en el supuesto que de dicho documento hace, porque, si bien parece deducirse del art. 177 de los Bancos de Emisión y Descuento, solo pueden constituirse previa la formación de una compañía que tenga este propósito, no hay ley ninguna que prohiba á un solo individuo la creación de un Banco de esta clase, ni que le coarte la libertad que la ley le concede de emitir billetes al portador en cuanto se reconozca definitivamente subsistente el principio de libertad proclamada en el art. 179 de dicho Código. Puede consultarse para el estudio de las diversas cuestiones que ventilan los economistas á propósito de los billetes de Banco, los artículos *Banco-Billetes*, págs. 534 y siguientes del *Diccionario general de Política y Administración*, de Suárez Inclán y Francisco Barca; Madrid, 1868.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de los billetes de Banco. Al erigirse el Banco de San Carlos por Real cédula de 2 de Junio de 1782, inserta en parte en la ley 6.ª, tít. 3.º, libro 9.º de la Novísima Recopilación, se señalaron tres objetos á que se destinaba el Banco de San Carlos: el primero, al de constituir caja general para pagos y reducciones para satisfacer, anticipar y reducir á dinero efectivo todas las letras de cambio, vales de tesorería y pagarés que voluntariamente se llevaran al Banco; segundo, á la admisión ó toma á su cargo de los asientos del Ejército y Marina; y tercero, al pago de todas las obligaciones del giro en los países extranjeros; y según se ha hecho notar, de estos tres medios de acción que se concedían al Banco, la parte más importante del primero chocaba abiertamiente con el más poderoso elemento del mismo, la emisión de cédulas ó billetes; el segundo constituía una especulación difícil, embarazosa y de inciertos y temibles resultados, enteramente ajena y aun contraria á la índole de un Banco; y la tercera, podía tan sólo habérsele atribuído como propia de su instituto, pues era de escasa importancia, con relación al capital de fundación. Con efecto: la centralización de las operaciones de reducción y amortización de vales, debía acatar, como efectivamente acató, la emisión de las cédulas ó billetes (1). El éxito del Banco de San Carlos no correspondió á las esperanzas, y por el art. 4.º de la transacción de 23 de Junio de 1829, se acordó la liquidación de todos los negocios pendientes del Banco (2). Más tarde, por Real cédula de 12 de Julio de 1829, se estableció el Banco español de San Fernando, concediéndose por el art. 5.º del mismo, la facultad privativa de emitir billetes pagaderos á la vista al portador, no pudiendo exceder la cuota de estos billetes de 4.000 reales vellón, ni reducirse á menos de 500, cuya facultad

(1) Según D. Luis María Pastor (artículo *Banco* del *Diccionario de Política y administración*), eran estos valores por sí mismos una prueba patente del desconocimiento absoluto de las ideas del crédito, tales como se hallaban ya planteadas á la sazón en Europa. Véase en dicho artículo las circunstancias y condiciones de los vales emitidos.

(2) Tanto las 46 Bases de fundación del Banco de San Carlos como la Transacción entre los comisionados por S. M. y por el Banco de San Carlos en 23 de Junio de 1829, aparecen insertas en *Massa Sanguinetti. Diccionario jurídico administrativo*, artículo *Banco nacional de San Carlos*.

debía ejercerse precisamente por la administración del Banco en la corte, y no podía transmitirse ni delegarse á las cajas subalternas de las provincias. La falsificación de los billetes del Banco y la expendición á sabiendas de billetes falsos ó falsificados, era castigada con la pena prescrita contra los monederos falsos en igualdad de circunstancias (1). Los síndicos tenían voto consultivo en la Junta de gobierno, con la atribución, entre otras, de impedir con su oposición la emisión de nuevos billetes ó cédulas del Banco, hasta que S. M. resolviere lo más conveniente (2). Por Real decreto de 25 de Enero de 1844, se erigió en Madrid un Banco de descuentos, préstamos, giros y depósitos, bajo la denominación de Banco de Isabel II, con la facultad de poder emitir y poner en circulación *cédulas al portador, pagaderas en el acto de su presentacion en la caja de Madrid*, y confeccionadas con las precauciones necesarias para impedir la falsificación.

La emisión de las cédulas debía hacerse sólo en Madrid, y cuando la oportunidad lo aconsejare podían hacerse también pagaderas en las otras plazas del Reino, no pudiendo exceder el importe de la emisión de un duplo del numerario efectivo del Banco (3). Entre las atribuciones de la Dirección estaba acordar las emisiones de cédulas fijando la cantidad y la época de ellas (4), y entre las de la Comisión ejecutiva, se encuentra la de cuidar de que la confección de cédulas al portador se ejecutara de manera que reuniesen todas las cualidades convenientes para evitar la falsificación (5). En cuanto á la emisión de dichas cédulas al portador, debía efectuarse previo acuerdo de la Dirección, que debía fijar la cantidad y forma (6). Los billetes debían fabricarse con todas las garantías y contraseñas que los adelantos de la época hubiesen facilitado para evitar su falsificación, y debían llevar la firma del Comisario regio, del

(1) Art. 6.º de la Real cédula de 12 de Julio de 1829.
(2) Art. 53 de id.
(3) Art. 6.º de los Estatutos del Banco de Isabel II.
(4) Art. 71 del Reglamento interior para el Banco de Isabel II de 23 de Febrero de 1844.
(5) Art. 80 de id.
(6) Art. 117 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Presidente de la Dirección, del Cajero, la rúbrica del Tenedor de libros y del Secretario del Banco (1). La serie de cédulas estaban divididas por las cantidades que representaran, siendo el mínimun de cada cédula 200 reales, y el máximun 10.000 (2). Se mandó que se adoptaran las disposiciones convenientes hasta conseguir, si fuere posible, que la cédula que volvía á la Caja del Banco después de emitida, se inutilizase y reemplazase por otra, lo cual se verificaría en períodos determinados y con las precauciones necesarias para evitar toda clase de riesgos (3). Las series, además de las otras diferencias, debian distinguirse por el color, según las cantidades (4). Todas las cédulas debían estar numeradas y debían tener una matriz, cortándose por la orla como las acciones (5). Confeccionadas las cédulas, debía hacerse de ellas la anotación correspondiente por teneduría, y pasar á la Caja con cargo como efectivo para circulación (6), debiendo entregar la Caja en las horas hábiles de despacho, íntegramente, su valor en metálico á todo portador de cédulas del Banco, y para comprobar su legitimidad, debía haber en ella los peritos necesarios (7). Cuando luego más tarde los Bancos de San Fernando y de Isabel II reunidos, formaron uno solo bajo la denominación de *Banco Español de San Fernando* (8), se le autorizó exclusivamente para emitir en Madrid billetes pagaderos al portador y á la vista en su Caja, por una cantidad igual á la de su capital efectivo, siendo necesaria Real autorización para emitir una cantidad mayor (9). El importe de cada billete no podía exceder de 10.000 reales ni bajar de 500; sin embargo, reservándose el Gobierno de S. M. autorizar la circulación de billetes de á 200 reales, hasta la cantidad que tuviera á bien fijar cuando lo considerase de utilidad pública. Se mandaron recoger los billetes que entonces tenían en circulación los dos Bancos, y cambiarlos por los nuevos. También se mandó que el Banco podía establecer, con la Real aprobación, Cajas subalternas en los puntos en que se creyeren convenientes y con las condiciones que el gobierno tuviere á bien aprobar, oído el Consejo Real, pudiendo circular en dichos puntos los billetes de Banco pagaderos en las Cajas allí establecidas, si no existieren en ellos otros Bancos de emisión competentemente autorizados, lo cual no debía entenderse con respecto á la sucursal de Cádiz, creada por el Banco de Isabel II, la cual debía continuar bajo la dependencia del Banco Español de San Fernando, debiendo someterse inmediatamente sus Estatutos y Reglamento á la Real aprobación (1). Por Real orden de 21 de Junio de 1848, se dispuso que la Junta de Gobierno del Banco Español de San Fernando cuidase de publicar el importe, series y numeraciones de todos los billetes que por cualquier concepto existiesen en circulación (2), y en el art. 6.º se dice: como el pensamiento del Gobierno es disminuir, en el más breve espacio posible, la cantidad de billetes que hay en circulación, propondrá la Junta las precauciones y seguridades que han de preceder al acto de la circulación que el Gobierno se propuso hacer de los que ingresen en el Tesoro público, quedando la misma encargada de publicar en la *Gaceta* y demás periódicos oficiales la numeración é importe de todos los que sucesivamente vayan inutilizándose por consecuencia de dichas disposiciones. Se mandó publicar en la *Gaceta* y *Diario de Avisos* la relación del número, series y valor de los billetes de Banco que quedaran inhabilitados para la circulación (3), y que fueren admitidos los billetes de Banco en pago de derechos de Aduanas hasta extinguir el alcance que contra el Gobierno tenía el Banco en la cuenta de todos sus servicios (4). Luego se dispuso que los billetes del Banco Español de San Fernando que habían de continuar en circulación no pasarían de la suma de 100 millones

(1) Art. 118 del Reglamento interior para el Banco de Isabel II de 23 de Febrero de 1844.
(2) Art. 119 de id.
(3) Art. 120 de id.
(4) Art. 121 de id.
(5) Art. 122 de id.
(6) Art. 124 de id.
(7) Art. 125 de id
(8) Real decreto de 25 de Febrero de 1847.
(9) Art. 4.º de id.

(1) Art. 5.º del Real decreto de 25 de Febrero de 1847.
(2) Art. 4.º de la Real orden de 21 de Junio de 1848.
(3) Real orden de 24 de Junio de 1848.
(4) Real orden de 4 de Agosto de 1848.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de reales, inutilizándose los que pasaran de este límite á medida que se recogiesen, bien en pago del empréstito forzoso y de los derechos de Aduanas, ó bien porque se pagaran en metálico, y que en la Caja del departamento de emisión, pago y amortizacion de billetes debían ingresar, el mismo día que se estableciere, los 100 millones en valores destinados á garantir la total cantidad de billetes en circulación, obligándose el Tesoro público á mantener constantemente en dicha Caja una cantidad en efectivo metálico igual á la tercera parte del importe total de los billetes en circulación, y á mantener las dos terceras partes restantes en valores de seguro cobro, reponiéndolos á satisfacción de la Junta directiva del departamento de billetes, á medida que se convirtieran en metálico; privándose que pudiera aumentarse en lo sucesivo la cantidad de billetes sin que previamente ingresara en dicha Caja una suma igual de valores, y sin que precediera Real decreto de acuerdo con el Consejo de Ministros (1).

Luego vino la ley de 4 de Mayo de 1849 reorganizando el Banco Español de San Fernando, y estableciendo la facultad de emitir billetes por una cantidad igual á la mitad de su capital efectivo, siendo precisa una ley para emitir mayor número de billetes, los que debían ser pagados al portador y á la vista en la caja de Madrid y en la que se estableciera en provincias (2). El Banco debía tener constantemente en caja y en metálico y barras, una tercera parte cuando menos del importe de los billetes en circulación, á fin de que con los demás valores se mantuviere en todo tiempo una garantía efectiva y superior á la suma de billetes en circulación (3). El importe de cada billete no podía bajar de 500 reales y su falsificación era castigada con arreglo á las leyes (4). Por el art. 6.º de dicha ley se estableció que no hubiese en lo sucesivo más que un Banco de emisión, procurando ponerse de acuerdo el de San Fernando con los de Cádiz y Barcelona para hallar los medios de que se verificara la unión de éstos al primero, sin la menor lesión de

(1) Real decreto de 8 de Septiembre de 1848.
(2) Art. 2.º de la ley de 4 de Mayo de 1849.
(3) Art. 3.º de id.
(4) Art. 4.º de id.

sus respectivos intereses y con la aprobación del Gobierno. Si dicha unión no se verificare, quedaban salvos los derechos adquiridos por los Bancos de Cádiz y Barcelona, que podían continuar con la facultad de emitir billetes por una cantidad igual á su capital efectivo desembolsado y existente en el Banco; pero arreglándose desde la publicación de la presente ley á lo que prevenían los artículos 3.º, 4.º, 5.º, 7.º, 12, 14 y 18 de la propia ley, poniéndose en analogía de ello los Estatutos y Reglamentos de Barcelona y Cádiz (1). El Banco debía tener un fondo de reserva, equivalente al 10 por 100 de su capital efectivo, ó sean 20.000.000 de reales, formado de los beneficios líquidos que produzcan sus operaciones, con deducción de un 6 por 100 para pago del interés anual de su capital (2). Otra vez se reorganizó el Banco Español de San Fernando en 1851, con facultad de emitir billetes pagaderos á la vista y al portador, por una cantidad igual á la de su capital (3). Cuando las necesidades mercantiles de una plaza exigieren la creación de un Banco ó el establecimiento de una sucursal del de San Fernando, si éste no se prestase á constituirla, el Gobierno debía presentar á las Cortes el proyecto de ley que más conviniere á dicho fin y á los intereses de la población que lo demandase (4). Según el art. 10 de aquella ley, debían merecer, en todo caso, el concepto de acreedores del Banco por *depósito voluntario*, los que lo fueren *por ser tenedores de sus billetes* ó por saldos de sus cuentas corrientes abiertas en el mismo establecimiento, con el único objeto de conservar en él sus fondos y disponer de ellos de la manera que establecían los Estatutos del Banco (5). Por Real orden de 18 de Diciembre de 1851, se mandó proceder á la redacción de nuevos Estatutos del Banco Español de San Fernando, los que están fechados en 18 de Febrero de 1852. Según el art. 13 de los mismos, los billetes que el Banco emitiere debían ser pagados en sus cajas de Madrid en las horas que fijare el Reglamento, siendo sólo reembolsables en las ca-

(1) Art. 6.º de la ley de 4 de Mayo de 1849.
(2) Art. 7.º de id.
(3) Art. 7.º de la ley de 15 de Diciembre de 1851.
(4) Art. 9.º de id.
(5) Art. 10 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

jas de las provincias los que éstas pusieren en circulación con la marca particular que se adoptare para cada una de ellas. La falsificación de dichos billetes, sobre ser perseguida de oficio como delito público y castigada con arreglo á las leyes, pudiendo, no obstante, el Banco mostrarse parte cuando lo juzgare conveniente (1). El Consejo de gobierno debía fijar, con arreglo á las leyes, la suma y número de billetes que debían emitirse, su tipo y circunstancias (2); los fondos y billetes que debieran destinarse á cada sucursal ó cajas subalternas (3). No podían las sucursales emitir otros billetes que los que se les remitieran por el Banco central, con la marca particular que había de distinguir los que en cada una se domiciliaren (4).

61.—Por la ley de 28 de Enero de 1856, el Banco Español de San Fernando tomó el nombre de *Banco de España*, con la duración de veinticinco años, á contar desde la fecha de dicha ley, y autorizando á los Bancos de Barcelona y Cádiz que continuaran funcionando hasta el término de su concesión (5). El Banco de España debía establecer, en el término de un año, sucursales en Alicante, Bilbao, Coruña, Málaga, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza, sin perjuicio de que sin necesidad de esperar á la terminación del año, pudiesen establecerse Bancos particulares en los puntos que se han indicado y demás, con los mismos privilegios que dicha ley concedía al de España (6). Se facultaba para que en cada localidad pudiese establecerse un solo establecimiento de emisión, bien sea Banco particular, bien sucursal del de España (7). Con arreglo al art. 9.º de la expresada ley, el Banco de España, el de Cádiz, el de Barcelona y los que se constituyeren en la Península é islas adyacentes, en virtud de dicha ley, quedaban facultados para emitir una suma de billetes al portador igual al triple de su capital efectivo, teniendo la obligación de conservar en metálico en sus Cajas la tercera parte, cuando menos, del importe de los billetes emitidos (1). No podían emitirse billetes menores de 100 reales ni mayores de 4.000 (2). Debían merecer en todo caso el concepto de *acreedores de los Bancos por depósitos voluntarios los tenedores de sus billetes*, y los que lo fuesen por *saldo de cuenta corriente* con los mismos establecimientos (3). Por el art. 25 de la misma ley se declaró que quedaran vigentes las leyes de 4 de Mayo de 1849 y 15 de Diciembre de 1851, relativas al Banco de San Fernando, y los Reales decretos de 1.º de Mayo de 1844, 25 de Julio de 1847 y modificaciones sucesivas concernientes á los Bancos de Barcelona y Cádiz, en cuanto no se opusieran á ella (4). A todo esto llegamos á la ley de 11-19 de Octubre de 1869, que declaró libres la creación de Bancos territoriales, agrícolas y de emisión y descuento, y de Sociedades de crédito, de préstamos hipotecarios, concesionarias de obras públicas, fabriles, de almacenes generales de depósitos, de minas, de formación de capitales y rentas vitalicias y demás asociaciones que tengan por objeto cualquier empresa industrial ó de comercio (5). Los Bancos quedaron facultados para emitir billetes al portador hasta la cantidad ó límite que fijaren en su estatutos, y se declaró voluntaria su admisión en las transacciones mercantiles, debiendo llevar aparejada ejecución dichos documentos para los efectos del art. 941 de la antigua ley de Enjuiciamiento civil, que se adicionó en la forma siguiente: «Sexto. Los billetes al portador emitidos por los Bancos siempre que confronten con los libros talonarios, á no ser que, como en el caso anterior, se proteste en el acto de la confrontación de la falsedad del billete por persona competente. En los billetes se expresarán las tres circunstancias indicadas, la relación entre el capi-

(1) Art. 14 de los citados Estatutos de 18 de Febrero de 1852.
(2) Regla 2.ª, art. 38 de id.
(3) Regla 4.ª de id.
(4) Art. 61 de id.
(5) Arts. 1.º y 2.º de la ley de 28 de Enero de 1856.
(6) Art. 3.º de id.
(7) Art. 4.º de id.

(1) Art. 9.º de la ley de 28 de Enero de 1856.
(2) Art. 10 de id.
(3) Art. 23 de id.
(4) Véase además la Real orden aprobando los Estatutos del Banco de España de 6 de Mayo de 1856. La Real orden de 6 de Mayo de 1856 aprobó los Estatutos porque se rigió el Banco de España hasta la publicación de los de 10 de Agosto de 1875.
(5) Art. 1.º de la ley de 19 de Octubre de 1869.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tal efectivo de la Sociedad y el fiduciario, su admisión voluntaria y su carácter ejecutivo» (1).

Por decreto-ley de 19 de Marzo de 1874, se estableció, por medio de un Banco nacional, la circulación fiduciaria única, en sustitución á la que existe en varias provincias por medio de Bancos de emisión, á cuyo fin el de España, creado por ley de 28 de Enero de 1856, se reorganizó con el capital de 100 millones de pesetas, representado por 200.000 acciones transferibles, de á 500 pesetas cada una, sin perjuicio de elevar aquél hasta 150 millones de pesetas cuando las necesidades del comercio ú otras lo reclamaran, previa la autorización del Gobierno y con duración de treinta años (2). El Banco debia funcionar en la Península é islas adyacentes como único de emisión debidamente autorizado y con el carácter de nacional. Tiene, con arreglo á dicha ley, la facultad de emitir billetes al portador por el quíntuplo de su capital efectivo, debiendo conservar en sus cajas en metálico barras de oro ó plata, la cuarta parte cuando menos del importe de los billetes en circulación (3). Dichos billetes al portador estaban divididos en series de las cantidades que el Banco considere oportunas para facilitar las transacciones, pero la mayor de dichas cantidades no podía exceder de 1.000 pesetas. La falsificación de los billetes debía ser perseguida de oficio con toda actividad y energía como delito público, y castigada con el rigor que las leyes establecían en la época en que se dictó dicho decreto-ley ó en lo sucesivo se establecieren (4). Desde luego se declararon en liquidación todos los Bancos de emisión y descuento que á la sazón existían en la Península é islas adyacentes, y en el término de treinta días, á contar desde la publicación de dicho decreto-ley, debían optar los Bancos entonces existentes en provincias por su anexión al de España, pudiendo aportar al mismo el todo ó parte de sus capitales efectivos y fondos de reserva en metálico, en equivalencia de los cuales recibirían acciones del Banco de España á la par, como compensación de la caducidad de sus respectivos privilegios (1). A los tres meses de la fecha de dicho decreto debían quedar sin curso legal los billetes de los Bancos de las provincias, debiendo las Comisiones liquidadoras de los mismos recoger los billetes que después de este plazo quedaren en circulación. A los cuatro meses debían pasar al Gobierno las referidas Comisiones estados de liquidación para proceder en su vista á lo que correspondiere (2). El Banco de España debía establecer sucursales en las plazas más importantes de la nación para atender á las necesidades del comercio y á la circulación de los billetes que habían de emitirse (3). En Marzo de 1874, época en que por circunstancias especiales que atravesaba el país no era posible verificar las traslaciones materiales de fondos con la celeridad que exigía el reembolso de los billetes á su presentación en las sucursales, se ordenó domiciliar en cada una de ellas la cantidad de billetes que exigiere la importancia de sus operaciones, las cuales debían distinguirse por un sello que indicare la sucursal á que perteneciere (4). Los billetes no domiciliados podían ser canjeados en las sucursales donde se presentaren por billetes de las mismas y éstos por aquéllas; si existieran en ellas de unos y otros el número necesario para atender á la demanda, ó bien eran reembolsados en efectivo con la limitación prudente exigida por la sucursal, ínterin la Caja central del Banco pudiese proveerla del numerario que fuese indispensable para el cambio. Los billetes domiciliados en las sucursales debían ser canjeados en la Caja central por los que no tuvieren esta circunstancia ó reembolsados en efectivo (5). Los billetes del Banco de España debían ser admitidos en pago de contribuciones, bienes nacionales, derechos de Aduanas y demás ingresos establecidos y que en lo sucesivo se establecieren (6).

62.—En armonía con la nueva organización que dió al

(1) Art. 6.° de la ley de 19 de Octubre de 1869.
(2) Art. 1.° del decreto-ley de 19 de Marzo de 1874.
(3) Art. 2.° de id.
(4) Art. 3.° de id.

(1) Art. 4.° del decreto-ley de 19 de Marzo de 1874.
(2) Art. 5.° de id.
(3) Art. 6.° de id.
(4) Art. 7.° de id.
(5) Art. 8.° de id.
(6) Art. 9.° de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Banco de España el decreto de 19 de Marzo de 1874, se reformaron los Estatutos por Real decreto de 10 de Agosto de 1875 (1). Según éste, los billetes que el Banco emitió debían circular en la Península é islas adyacentes en la forma prevenida en los artículos 7.º y 8.º del decreto de 19 de Marzo de 1874, y debían ser pagados en la Caja central y en las de las sucursales en los días y horas fijados por los Reglamentos (2). La falsificación de los billetes del Banco deben ser perseguida de oficio con toda actividad y energía como delito público, y castigada con arreglo á las leyes, pudiendo el Banco mostrarse parte, si lo juzgare conveniente. Entre las atribuciones del Consejo de Gobierno estaba la de fijar, con arreglo á las leyes, la suma y número de billetes que debían emitirse, su tipo y sus circunstancias (3), y la Comisión de Administración debía conocer todo lo relativo al orden y servicio de las oficinas y confección de billetes (4).

Por Real orden de 1.º de Mayo de 1876 se aprobó el Reglamento del Banco de España (5), acordándose en el mismo que á toda confección de billetes debía preceder acuerdo del Consejo de Gobierno, estableciendo al mismo tiempo las reglas y precauciones que convinieren observar en ella. Los billetes debían ser de talón y distribuídos por series, con numeración correlativa en cada una. La cantidad con que habían de distinguirse los billetes de cada serie debía acordarse por el Consejo de Gobierno, dentro del límite establecido en el decreto de 19 de Marzo de 1874, y mientras no se procediere á la renovación completa de una serie, todas las emisiones que de ellas se hicieren debían seguir su numeración de menor á mayor, sin alterarse este orden, ni aun para reponer los billetes inutilizados (6). Los billetes confeccionados y no firmados debían depositarse en el local seguro que designare el Gobernador, del cual tendría éste una llave, otra un individuo de la Comisión de Administración que la misma designare, y otra el Secretario del Banco. Cuando hubiesen de ponerse en circulación, debían extraerse diariamente por paquetes hasta la cantidad que hubiese señalado el Consejo para habilitarlos con las firmas que debían llevar. En dicho local debía haber un registro en el que diariamente se anotaran, á presencia de los claveros, el número y cantidad de los billetes que se extrajeren (1). Los billetes que hubieren de emitirse por el Banco habían de llevar las firmas del Gobernador, del Interventor y del Cajero de efectivo, que podían ser grabadas ó de estampilla, según lo acordare el Consejo. A medida que fuesen firmados los paquetes de billetes, el Interventor debía pasarlos, con el correspondiente cargo, á la Caja de efectivo (2). Los billetes firmados debían guardarse en la Caja reservada de efectivo, colocándolos en un armario de tres llaves que tenían los Claveros hasta que se determinase ponerlos en circulación (3). Se acordó que podría sustituirse con otra la firma del Gobernador, precediendo acuerdo del Consejo, y dándose de esta disposición conocimiento al público (4). A la Caja reservada debían volver los billetes que no eran necesarios para el servicio corriente, según se verificaba con el metálico (5). El Banco debía recoger y anular, por medio de taladro en la Caja de efectivo, todos los billetes que se inutilizaren en la circulación y los que hubieren de retirarse de ella por cualquier otra causa, procediendo á su reemplazo, previo acuerdo del Consejo. Los billetes anulados debían pasarse por la misma Caja al Archivo, cuya oficina debía cuidar de anotarlos en los Registros de amortización y custodiarlos por orden numérico en cada serie, colocándolos en un armario particular con dos llaves que debían tener el Gobernador y el Secretario, hasta que á propuesta de la Administración se fijare por el Consejo el día de su quema, para lo cual debían presentarse debidamente facturados.

(1) *Gaceta de Madrid* del día 11 de Agosto de 1875.
(2) Art. 18 de dichos Estatutos del Banco de España, aprobados por Real decreto de 10 de Agosto de 1875.
(3) Art. 43 de id.
(4) Art. 50 de id.
(5) *Gaceta de Madrid* de 3 de Mayo de 1876.
(6) Arts. 199 y 200 del Reglamento del Banco de España.

(1) Art. 201 del Reglamento del Banco de España.
(2) Art. 202 de id.
(3) Art. 203 de id.
(4) Art. 204 de id.
(5) Art. 205 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Separada de la Caja principal de efectivo debía haber una especial de reembolso (1) de billetes, en donde éste debía hacerse exclusivamente, recibiendo de la primera todos los fondos necesarios (2).

Además, el Banco debía proveer á las sucursales de los billetes que habían de poner en circulación, conforme á lo determinado en el art. 7.° del decreto de 19 de Marzo de 1874 (3). Los billetes no constituían obligación del Banco sino cuando se hallaban fuera de sus Cajas, y en este concepto diariamente debía extraerse del depósito el número que se considerase necesario para las operaciones del día, y volviendo á ingresar en aquél al terminar éstas los que resultaren excedentes en la Caja corriente para que no apareciere en el *pasivo* de la sucursal más billetes que los que realmente se hallaren en circulación. Los billetes que se inutilizaren debían ser taladrados y devueltos al Banco, cuando por éste se exigieren, colocándolos entretanto en un depósito particular de billetes inutilizados (4).

63.—Aunque los Bancos de emisión y descuento se fundan y constituyen generalmente por Sociedades anónimas, necesitan someterse á una legislación especial que en determinados negocios les permita operar con gran desembarazo, mientras que respecto á otro les obligue á adoptar precauciones y formalidades no exigidas á todas las Asociaciones mercantiles ó industriales. La vasta esfera de acción que les es propia; el mutuo auxilio que se prestan la Administración pública y los Bancos; el singularísimo privilegio que éstos disfrutan de emitir billetes que el Gobierno, las Corporaciones y los individuos reciben como moneda acuñada y otras muchas consideraciones, justifican la prescripción de garantías que imposibiliten ó alejen la eventualidad de estas grandes crisis bancarias que devoran la fortuna pública y la de los particulares. Así se ha estimado siempre en España, sujetándose á leyes y reglamentos especiales esta institución de crédito desde que tuvo sus albores con las tablas de depósitos y mesas de cambio, hasta que se

(1) Art. 206 del Reglamento del Banco de España.
(2) Art. 207 de id.
(3) Art. 274 de id.
(4) Art. 275 de id.

expidió la Real cédula de 1782 (1), por la que se creó el Banco nacional de San Carlos (2), y desde esta fecha hasta la de 19 de Marzo de 1874 que organizó el Banco de España. Para Ultramar no se había dictado una legislación general de Bancos hasta el decreto de 1878, pero los dos que allí funcionaban en aquella fecha y alguno que no llegó á constituirse, se sometieron á la Real cédula de 29 de Noviembre de 1853 sobre Sociedades anónimas y á otras disposiciones especiales, siendo autorizada su creación y aprobados sus Estatutos por Reales decredecretos. El Real decreto de 16 de Agosto de 1878 se dictó precisamente para establecer reglas esenciales respecto á tan importante materia; á fijar preceptos que garantizaren los intereses públicos; á uniformar la organización de los Bancos para facilitar sus mutuas relaciones y transacciones; á llenar, en fin, un verdadero vacío en la legislación ultramarina, refundiéndose en el mismo las más ventajosas y acreditadas bases de las leyes de 4 de Mayo de 1849, 15 de Diciembre de 1851 y 28 de Enero de 1856, y del decreto de 19 de Marzo de 1874, á las cuales se agregaron algunas en corto número exigidas por la índole especial de las provincias en que habían de regir. Merece entre éstas singular mención la que faculta á los Bancos de emisión y descuento á deducir una parte de su capital, previa concesión del Gobierno, á las operaciones que son propias de los Bancos Hipotecarios. Aun cuando hubieran podido separarse estas dos clases de establecimientos, convencido el autor del decreto de 16 de Agosto de 1878 de que unos y otros son necesarios en Ultramar, y no pudiendo abrigar la esperanza de

(1) Ya en Real cédula de D. Jaime I *Rex Aragonum*, se manda que ningún extranjero puede tener Banco de cambio en Barcelona. Véase *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, publicadas por D. Antonio de Capmany y Montpalau; Madrid, imprenta de Don Antonio de Sancha; 1779, pág. 34.

(2) Con cédula de 2 de Junio de 1782 se estableció un Banco en España para estos Reinos y las islas Indias bajo la protección Real. Contiene datos muy curiosos sobre la fundación de este Banco la obra titulada *Instituciones del Derecho público general de España con noticia del particular de Cataluña y de las principales reglas de Gobierno en cualquier Estado*. Su autor D. Ramón Lázaro de Dou y de Bassols, Canónigo y Arcediano del Vall's de la Santa Iglesia Catedral de Barcelona; Madrid, en la oficina de D. Benito García y Compañía, año de 1801, tomo III, págs. 268 á 270.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

que se encontraran capitales exclusivamente dispuestos á satisfacer la demanda de la propiedad inmueble de aquellas provincias, optó por una solución que, al par que ofrecía mayor aliciente al dinero, no presentaba riesgo alguno, toda vez que de antemano debía de fijarse la parte de capital consagrada á estas operaciones. Se acordó, pues, que habría dos Bancos en cada territorio que tendrían de común las acciones y el personal administrativo, no siendo, por otra parte, una novedad en Ultramar lo que iba á establecerse, supuesto que el Banco español filipino de emisión y descuento estaba desde 1855 autorizado por sus Estatutos á hacer préstamos hipotecarios. La circulación fiduciaria, única que de hecho disfrutaban los Bancos existentes en Ultramar por no tener competidores en los territorios donde funcionan, la adquirieron de derecho como el Banco de España en la Península. No consentía el estado del crédito en Ultramar, en opinión del autor del Real decreto de 16 de Agosto de 1878, la multiplicidad y rivalidad de estos establecimientos, que sólo podían inspirar confianza y prosperar estando franca y resueltamente protegidos por el Gobierno, y esperaba dicho autor que contribuiría en gran parte á este resultado el límite que se fijara en la emisión de billetes, que en la Península era el quíntuplo del capital, y no había de pasar del triple en las provincias ultramarinas.

Con arreglo al art. 9.º de dicho Real decreto de 16 de Agosto de 1878 (1), los Bancos de emisión y descuento en Ultramar estaban facultados para emitir una suma de billetes al portador igual al triple de su capital efectivo, teniendo la obligación de conservar en moneda corriente de oro y plata ó barras del mismo metal en sus Cajas la tercera parte, cuando menos, del importe de los billetes en circulación. Estos billetes debían dividirse en series de las cantidades que el Banco considerare oportunas para facilitar las transacciones; pero la menor de dichas cantidades no podía bajar de 25 pesetas, sin exceder la mayor de 1.000 (2). La falsificación de los billetes debía ser perseguida de oficio con toda actividad y energía como delito público y castigada con el rigor de las leyes (1). Los Bancos podían establecer sucursales en las plazas más importantes del territorio en que funcionaren para atender á las necesidades del comercio y á la circulación de los billetes (2). En cada sucursal debía domiciliarse la cantidad de billetes que exigiere la importancia de sus operaciones, los que debían distinguirse por un sello que indique la plaza á que correspondieren. Los Estatutos y Reglamentos debían expresar la forma en que podían ser canjeados y reembolsados los billetes en los puntos en que no estuvieren domiciliados (3). Merecían en todo caso el concepto de acreedores de los Bancos por depósitos voluntarios, los tenedores de sus billetes y los que lo fuesen por saldo de cuenta corriente con los mismos establecimientos (4).

(1) *Gaceta* de 18 de Agosto y rectificación de la del 25 de Agosto de 1878.
(2) Art. 9.º del Real decreto de 16 de Agosto de 1878.

64.—Por Real orden de 6 de Febrero de 1880 (5) se declaró que deben ser considerados como Bancos locales, no anexionados al de España, todos aquellos que no se fusionaron con éste y fueron declarados en liquidación, según el art. 4.º del decreto-ley de 19 de Marzo de 1874, quedando, por tanto, obligados á recoger en término perentorio los valores fiduciarios que hubieran emitido; que dichos Bancos locales pudieron transformarse en Sociedades de crédito bajo cualquiera de las formas autorizadas para la libertad de asociación en la ley de 19 de Octubre de 1869, y que las obligaciones emitidas ó que se emitieren en lo sucesivo por dichas Sociedades de crédito, no podían, bajo ningún concepto, llevar el nombre ó razón social de los antiguos Bancos locales, y, por último, que terminantemente debía obligarse á las mismas Sociedades de crédito á que sus valores á la orden ó al portador fuesen á fecha y con amortización fija, á fin de que no pudiesen hacer concurrencia ni confundirse en su circulación con los billetes del Banco de España, únicos que representan la circulación fiduciaria legal, y son pagaderos al portador y á la vista (6). Por otra Real orden de 16 de Julio de

(1) Art. 10 del Real decreto de 16 de Agosto de 1878.
(2) Art. 11 de id.
(3) Art. 12 de id.
(4) Art. 27 de id.
(5) *Gaceta de Madrid* de 22 de Febrero del mismo año.
(6) Demasiado sabrán nuestros lectores que en Barcelona se estableció la antigua *Taula de cambi*, que con varias modificaciones se sostuvo hasta el

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

1881 (1), dictada por el Ministerio de Hacienda por virtud de un expediente promovido por el Gobernador del Banco de España, pidiendo se amparara á este Establecimiento de crédito en el privilegio que le concedía su ley orgánica respecto á la emisión de billetes al portador que obtuvo á título oneroso, y haciendo presente que no son ya los antiguos Bancos locales los que emitían valores fiduciarios que hacían competencia á los billetes del de España, sino también las Sociedades especiales de crédito, que ponían en circulación obligaciones al portador semejantes en su forma á los billetes de ese referido Banco, como se comprobó por los ejemplares que obraban en el expediente de referencia, emitidos respectivamente por la *Compañía de ferrocarriles de Mallorca*, la de *Almacenes generales de depósito en Palma* y la *Sociedad catalana general de crédito*, cuyas obligaciones tenían por su tamaño, estampación y colores empleados en ella, una gran semejanza con los billetes del Banco de España, se resolvió, en vista de lo prevenido en el decreto-ley de 19 de Marzo de 1874, y especialmente sus artículos 1.º, 2.º y 4.º, por los que se estableció por medio de un Banco nacional la circulación fiduciaria única en sustitución de la que entonces existía en varias provincias alimentadas por Bancos de emisión (1), concediendo al de España dicha exclusiva, y declarando desde luego en liquidación todos los demás de emisión y descuentos existentes en la Península é islas adyacentes; que las obligaciones que emitieren en uso de su derecho las Sociedades y particulares, se ajusten á la forma y dimensiones cuando menos de los pagarés de comercio que se expenden por la Hacienda como efectos del sello del Estado, á fin de que por este medio no puedan confundirse en manera alguna con los billetes de Banco, para que está autorizado exclusivamente el de España, y que á la suprema resolución de carácter general también sirva de norma á casos ulteriores que pudieran presentarse, en analogía con los que motivaron dicho expediente (2).

65.—Por Real decreto-sentencia del Consejo de Estado en pleito contencioso-administrativo de 20 de Junio de 1881 (3), se declaró que no podían alegarse perjuicios por haberse hecho un pago en billetes del Banco á pesar de haberse convenido que se efectuaría en oro, porque no podían existir dichos perjuicios tratándose de un pago admitido en billetes, que tienen el concepto de moneda legal corriente, que el Estado recibe en toda clase de ingresos establecidos ó que se establezcan, y que la Caja central y sucursales del Banco cambian por todo su valor nominal; y por otro Real decreto-sentencia (4) se de-

año 1717, que convirtió este antiguo Banco en caja de depósitos judiciales (Véase Arrazola, *Enciclopedia de Derecho*, tomo v, págs. 554 y sigs., y 477 y siguientes), y que por ley de 1.º de Mayo de 1844 se autorizó en dicha ciudad el establecimiento de un Banco de descuentos, préstamos, depósitos, etc., bajo la denominación de *Banco de Barcelona*, cuyos estatutos, aprobados por Real decreto de la citada fecha, autorizaban para emitir y poner en circulación billetes al portador desde el valor de 200 hasta el de 20.000 reales vellón cada uno, pagaderos á la vista en la plaza de Barcelona, debiendo hacerse la emisión de billetes precisamente en esta ciudad, no pudiendo pasar el importe del capital nominal de las acciones, debiendo quedar siempre existente en las cajas del establecimiento una tercera parte, cuando menos, en metálico de su valor, para responder del reembolso (art. 10 de los estatutos). La Junta de gobierno podía acordar una doble emisión de billetes, siempre que el aumento progresivo del crédito del Banco y el conocimiento exacto por parte del público de las sólidas bases sobre que descansa, permitiesen practicar con el mayor desahogo esta operación, en cuyo caso la reserva en dinero sería también la tercera parte del valor de los billetes emitidos (artículo 11). La Junta de gobierno debía acordar la emisión de billetes (art. 25). El Gobierno debía nombrar un Comisario regio para vigilar las operaciones del Banco y cerciorarse del tanto de las emisiones de billetes, que debían precisamente llevar su firma (art. 40). La Junta de gobierno podía cerrar el Banco y tomar las medidas convenientes para la seguridad de sus fondos, siempre que circunstancias extraordinarias lo reclamaren, dejando cubiertos los intereses de los acreedores del establecimiento y asegurando el reembolso de los billetes en circulación (art. 47). Por Real decreto de 25 de Noviembre de 1846 se autorizó la fundación del Banco de Cádiz, con facultad de emitir billetes al portador pagaderos en el acto de la presentación en la caja de Cádiz por una cantidad igual á la de su capital efectivo (art. 3.º de dicho Real decreto y arts. 29 á 32). Véase Arrazola, *Enciclopedia*, tomo v, pág. 490. Acerca del origen del Banco de Barcelona, puede consultarse la pág. 554, tomo v de dicha obra; sobre el Banco de Cádiz, la pág. 563, y sobre los Bancos de Ultramar, las págs. 568 y sigs.

(1) *Gaceta de Madrid* de 4 de Agosto del mismo año.

(1) Acerca de los Bancos de emisión, puede consultarse con fruto la obra de Octavio Noël, *Etude historique et financière sur les banques d'emission en Europe*, 2 vol. in 8.º, Berger Levrault, 1889.

(2) Real orden de 16 de Julio de 1881; *Gaceta de Madrid* de 4 de Agosto.

(3) *Gaceta de Madrid* de 22 de Septiembre.

(4) Real decreto-sentencia de 30 de Diciembre de 1880; *Gaceta de Madrid* de 24 de Septiembre de 1881.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

claró que el pago podía hacerse en metálico ó en billetes, sin tener en cuenta en este segundo caso la depreciación que éstos sufren con relación al oro, y admitiéndose, por lo tanto, en todo su valor nominal á no haberse pactado lo contrario.

66.—Por Real decreto de 28 de Enero de 1881, se aprobaron los estatutos del *Banco Español de la Isla de Cuba*, en cuyo art. 1.° se dispone que dicho establecimiento será el autorizado por Real decreto de 16 de Agosto de 1878 para la circulación fiduciaria única en toda la isla (1). Dicho Banco tenía la facultad exclusiva de emitir billetes pagaderos á la vista y al portador por una suma triple de su capital social realizado y que se realizare en lo sucesivo (2); debiendo tener en caja en moneda corriente de oro y plata ó en barras de dichos metales, cuando menos, una cantidad igual á la tercera parte del importe de los billetes en circulación, y las dos terceras partes restantes en valores de preferente garantía y seguro cobro, cuyos plazos no excederán de noventa días (3). Los billetes que emitiere el Banco debían pagarse en su caja de la Habana, á excepción de los que hubiesen sido domiciliados en las sucursales con la marca particular que se adoptaría, los cuales serían pagados por las respectivas dependencias en los días y horas que fijarían los reglamentos. Podía, sin embargo, atender el Banco al pago de los billetes domiciliados en sus sucursales, y cada una de éstas al de los domiciliados en aquél ó en las otras sucursales por la cantidad y bajo las condiciones que el Consejo de gobierno determinare. El Banco no podía negarse á cambiar sus billetes por los de las sucursales. La falsificación de los billetes debía perseguirse de oficio con toda actividad y energía como delito público y castigada con el rigor de las leyes; y caso de presentarse algún billete falso, se le pondría un sello que así lo expresase, sin perjuicio de remitirle al Tribunal competente para la instrucción del procedimiento oportuno. Por fin, el Banco tenía derecho á mostrarse parte si lo juzgare conveniente (4). Debían merecer en todo caso el

(1) Art. 1.° de dichos estatutos.
(2) Art. 8.° de id.
(3) Art. 9.° de id.
(4) Art. 10 de id.

concepto de acreedores del Banco, por depósito voluntario, los que lo fueren por ser tenedores de billetes ó por saldo de cuenta corriente abierta en el mismo establecimiento, con el único objeto de conservar en él sus fondos y disponer de ellos de la manera que determina el Reglamento del Banco (1). Con arreglo á la ley de 27 de Julio de 1883, desde la publicación de la misma en la *Gaceta de Madrid*, los billetes del Banco de la isla de Cuba debían admitirse por todo su valor nominal en pago del 10 por 100 de los derechos arancelarios de importación únicamente (2), y por Real decreto de 30 de Agosto de 1889, se declararon admisibles los billetes del Banco Español de la Habana por todo su valor nominal, en los pagos que se hicieren al Estado por diferentes conceptos, destinando los billetes así recibidos á la amortización y aplicando varias cantidades en oro al mismo objeto (3).

67.—El vigente Código de Comercio establece que en la hoja de inscripción de cada comerciante ó Sociedad se anotarán las emisiones de billetes de Banco, expresando su fecha, clases, series, cantidades é importe de cada emisión (4), y la inscripción se verificará, en cuanto á los billetes, obligaciones ó documentos nominativos y al portador, en vista del certificado del acta en que conste el acuerdo de quién ó quiénes hicieren la emisión y las condiciones, requisitos y garantías de la misma (5). Según dicho Código, los Bancos de emisión y descuento podrán emitir billetes al portador, pero su admisión en las transacciones no será forzosa; cuya libertad de emitir billetes al portador, continuará, sin embargo, en suspenso mientras subsista el privilegio de que actualmente disfruta por leyes especiales el Banco Nacional de España (6). Los Bancos deberán conservar en metálico en sus cajas la cuarta parte,

(1) Art. 17 de dichos estatutos. En cuanto á los billetes emitidos con destino al pago de los gastos de la guerra, se mandó que continuaran ejerciendo las funciones de numerario, en tanto se procedía á la amortización. Véase la ley de 7 de Julio de 1882; *Gaceta* de 8.
(2) Art. 10 de la ley de Presupuestos de la isla de Cuba de 1883 á 1884.
(3) *Gaceta de Madrid* de 3 de Septiembre de 1884.
(4) Art. 21, núm. 11 del vigente Código de Comercio.
(5) Art. 23 de id.
(6) Art. 179 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cuando menos, del importe de los depósitos y cuentas corrientes á metálico y de los billetes en circulación (1). Dichos Bancos tendrán la obligación de cambiar á metálico sus billetes en el acto mismo de su presentación por el portador, y la falta de cumplimiento de esta obligación producirá acción ejecutiva á favor del portador, previo un requirimiento al pago por medio de Notario (2). El importe de los billetes en circulación, unido á la suma representada por los depósitos y las cuentas corrientes, no podrá exceder, en ningún caso, del importe de la reserva metálica y de los valores en cartera realizables en el plazo máximo de noventa días (3). El billete de Banco no puede ser materia del contrato de seguros contra incendios á menos que se pactare lo contrario, determinando en la póliza el valor y circunstancias de dichos objetos (4). Además las disposiciones sobre robo, hurto ó extravío de los documentos de crédito y efectos al portador contenidas en el Código de Comercio (5), no son 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 rigen por leyes, decretos ó reglamentos especiales (6). En caso de quiebra de los Bancos de emisión, el importe de los billetes en circulación se considerará comprendido en el precepto del art. 908 del vigente Código de Comercio para los efectos comprendidos en el mismo (7).

68.—Por Real decreto de 23 de Marzo de 1887, se autorizó la creación en la isla de Puerto Rico de un Banco de emisión y descuento, con privilegio exclusivo de emisión, y para este fin únicamente, se amplió hasta ciento veinte días el plazo máximo de noventa que fija el art. 178 del Código de Comercio, vigente en aquella isla, por virtud del decreto de 28 de Enero de 1886, y quedó en suspenso por el tiempo que dure

(1) Art. 180 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 181 de id.
(3) Art. 182 de id.
(4) Art. 387 de id.
(5) Arts. 547 y sigs.
(6) Art. 566 de id.
(7) Art. 910 de id.

el privilegio la libertad de emitir billetes al portador que establece el art. 172 del mismo Código (1).

69.—Por ley de 14 de Julio de 1891 (2), se autorizó al Banco de España para emitir billetes al portador hasta la suma de 1.500 millones de pesetas, siempre que conservase en sus cajas, en metálico, barras de oro ó plata, la tercera parte cuando menos del importe de los billetes en circulación, y la mitad de esa tercera parte precisamente en oro (3). El límite inferior de la cantidad representada por un billete será de 25 pesetas (4). Se prorroga la duración del Banco Nacional de España que estableció el decreto-ley de 19 de Marzo de 1874 hasta el 31 de Diciembre de 1921 (5). El importe de los billetes en circulación, unido á la suma representada por los depósitos en efectivo y las cuentas corrientes, no podrá exceder en ningún caso del importe de las existencias en metálico, barras de oro ó plata, pólizas de préstamos y créditos con garantía, con arreglo á los estatutos, y efectos descontados realizables en el plazo máximo de noventa días (6). El Banco, de acuerdo con el Gobierno, creará sucursales ó Cajas subalternas en los puntos en que lo requieran las necesidades del comercio y de la industria (7). Por Real orden de 14 de Julio de 1891 se dispone que de las prescripciones contenidas en la ley de esta fecha sobre ampliación de la facultad del Banco de España para emitir billetes al portador, y sobre prórroga de su privilegio, la mayor parte tienen vigor y eficacia desde la fecha de su promulgación, y alguna desde la que se halla determinada por la ley misma, y la que ensancha el límite legal que hoy existe para la circulación de los billetes, está relacionada con el aumento de la garantía; y por tanto, los billetes circulantes continuarán sin

(1) *Gaceta de Madrid* de 29 de Marzo de 1887. Por Real decreto de 5 de Mayo de 1887, se aprobaron los estatutos por que dicho Banco ha de regirse; *Gaceta de Madrid* del día 20 de Junio.
(2) *Gaceta de Madrid* de 15 de Julio de 1891.
(3) Art. 1.° de la ley de 14 de Julio de 1891; *Gaceta de Madrid* del día 15.
(4) Art. 2.° de id.
(5) Art. 3.° de id.
(6) Art. 5.° de id.
(7) Art. 6.° de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

poder exceder de ese límite al presente autorizado hasta que la caja y la cartera de ese establecimiento de crédito alcancen las condiciones prescritas por los artículos 1.° y 5.° de la nueva ley (1).

---

(1) Real orden de 14 de Julio de 1891; *Gaceta de Madrid* del día 15 de Julio. Acerca de la expendición de billetes de Banco falsos, elementos característicos de estos delitos, calificación de la delincuencia, etc., véanse sentencias de 15 y 22 de Junio de 1888; *Gacetas de Madrid* de 7 y 29 de Septiembre del mismo año. Para el estudio de las diversas cuestiones económicas y jurídicas derivadas de los billetes de Banco, véase la obra de Octavio Noël, *Le billet de Banque*, 1872. Artículo *Billet*, del *Dictionnaire de Droit commercial*, de Goujet et Merger, tomo II, edic. de 1878, pág. 195, y *Billet au porteur*, pág. 228, y artículo *Banque de France*, del mismo; y entre las obras españolas, véase en la *Enciclopedia*, de Arrazola, *De los Bancos comerciales é industriales*, pág. 452, tomo V, y sobre la teoría de los billetes de Banco, véase en dicha *Enciclopedia*, de Arrazola, *Ideas generales ó teoría sobre el establecimiento y organización de los Bancos comerciales é industriales*, pág. 490; *Caracteres y naturaleza del billete de Banco*, páginas 493, columna 1.ª, hasta la pág. 501.

TÍTULO VIGÉSIMOPRIMERO

DEL CONTRATO DE CONCESION

CAPÍTULO ÚNICO

Del contrato de concesión de línea férrea.—Definición.—Condiciones.—Requisitos.—Cuándo se estima perfecto y consumado, en cuanto al fondo y á la forma, dicho contrato.—Título inscribible.

70.—La concesión de un ferrocarril es un contrato bilateral otorgado entre el Estado y un particular, que arranca de una ley por la cual se concede á una Empresa, Sociedad ó individuo la instalación y explotación de la línea mediante ciertas condiciones. Decimos que arranca de una ley, porque aunque con arreglo al art. 27 de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, la concesión de una línea férrea sin subvención está exenta de la formalidad de subasta pública, siempre ha de hacerse por medio de una ley (1). Una vez dictada ésta, debe expedirse á la Empresa concesionaria el título correspondiente y elevarse el contrato á escritura pública, incluyendo en ella literalmente el pliego de condiciones generales, la ley especial de concesión, las condiciones particulares y económicas, y la tarifa de derechos máximos (2). Para estimar perfecto y consumado en cuanto al fondo y á la forma el contrato de con-

---

(1) Resolución de 26 de Marzo de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Junio.
(2) Art. 21 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

poder exceder de ese límite al presente autorizado hasta que la caja y la cartera de ese establecimiento de crédito alcancen las condiciones prescritas por los artículos 1.° y 5.° de la nueva ley (1).

---

(1) Real orden de 14 de Julio de 1891; *Gaceta de Madrid* del día 15 de Julio. Acerca de la expendición de billetes de Banco falsos, elementos característicos de estos delitos, calificación de la delincuencia, etc., véanse sentencias de 15 y 22 de Junio de 1888; *Gacetas de Madrid* de 7 y 29 de Septiembre del mismo año. Para el estudio de las diversas cuestiones económicas y jurídicas derivadas de los billetes de Banco, véase la obra de Octavio Noël, *Le billet de Banque*, 1872. Artículo *Billet*, del *Dictionnaire de Droit commercial*, de Goujet et Merger, tomo II, edic. de 1878, pág. 195, y *Billet au porteur*, pág. 228, y artículo *Banque de France*, del mismo; y entre las obras españolas, véase en la *Enciclopedia*, de Arrazola, *De los Bancos comerciales é industriales*, pág. 452, tomo V, y sobre la teoría de los billetes de Banco, véase en dicha *Enciclopedia*, de Arrazola, *Ideas generales ó teoría sobre el establecimiento y organización de los Bancos comerciales é industriales*, pág. 490; *Caracteres y naturaleza del billete de Banco*, páginas 493, columna 1.ª, hasta la pág. 501.

TÍTULO VIGÉSIMOPRIMERO

DEL CONTRATO DE CONCESION

CAPÍTULO ÚNICO

Del contrato de concesión de línea férrea.—Definición.—Condiciones.—Requisitos.—Cuándo se estima perfecto y consumado, en cuanto al fondo y á la forma, dicho contrato.—Título inscribible.

70.—La concesión de un ferrocarril es un contrato bilateral otorgado entre el Estado y un particular, que arranca de una ley por la cual se concede á una Empresa, Sociedad ó individuo la instalación y explotación de la línea mediante ciertas condiciones. Decimos que arranca de una ley, porque aunque con arreglo al art. 27 de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, la concesión de una línea férrea sin subvención está exenta de la formalidad de subasta pública, siempre ha de hacerse por medio de una ley (1). Una vez dictada ésta, debe expedirse á la Empresa concesionaria el título correspondiente y elevarse el contrato á escritura pública, incluyendo en ella literalmente el pliego de condiciones generales, la ley especial de concesión, las condiciones particulares y económicas, y la tarifa de derechos máximos (2). Para estimar perfecto y consumado en cuanto al fondo y á la forma el contrato de con-

---

(1) Resolución de 26 de Marzo de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Junio.
(2) Art. 21 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cesión de una línea férrea, no bastan la ley y el título de concesión, sino que además se necesita el otorgamiento de la escritura pública, que, por decirlo así, es la forma definitiva de esa relación jurídica. Así debe ser en términos de estricto derecho, ya que la concesión de un ferrocarril es un contrato bilateral otorgado entre el Estado y un particular; contrato que, cuando arranca de una ley, demanda por parte del Gobierno determinados actos para el cumplimiento de aquélla, á saber: expedición del título de concesión y otorgamiento de escritura, y por la del concesionario la explícita y formal declaración de que acepta las condiciones bajo que hubiere sido hecha la concesión por el Poder legislativo, lo cual sólo puede y debe hacerse en el último de aquellos dos documentos; y en el caso de concesión de un camino de hierro, el verdadero título inscribible es la escritura pública que, á tenor del art. 21 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, necesariamente ha de otorgarse, dado que mediante ella el Gobierno ejecuta la ley de concesión, y el concesionario se compromete á verificar las obras, sujetándose al proyecto aprobado; adquiriendo de tal suerte la relación de derecho aquel sello de firmeza y estabilidad en cuanto al fondo, y aquella autenticidad en lo que concierne á la forma, de que han menester los derechos para alcanzar la garantía del Registro de la propiedad (1).

(1) Véanse la ley de 23 de Noviembre de 1877, Reglamento de 24 de Mayo de 1878, Real orden de 16 de Febrero de 1892 y Resolución de la Dirección general de los Registros civil y de la Propiedad y del Notariado de 26 de Marzo de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Junio de 1892.

TÍTULO VIGÉSIMOSEGUNDO

DE LOS BUQUES

CAPÍTULO PRIMERO

De las naves, según la legislación anterior al vigente Código de Comercio.

71.—Cuando los Códigos mercantiles hablan de las naves, se refieren única y exclusivamente á los buques mercantes, pues no alcanza su acción á los buques de guerra, y además suelen referirse casi siempre á las embarcaciones que no son accesorias de otra, como sucede con las lanchas, botes salvavidas, etc. Además, las leyes mercantiles, al usar la palabra nave, buque, barco, embarcación, etc., se refieren exclusivamente á los que se dedican al transporte de pasajeros y de mercancías de un puerto á otro ó de un punto á otro; en una palabra, se refieren á las embarcaciones mercantes y de ninguna manera puede y debe entenderse que se refieran á buques de recreo, yachts, pontones, embarcaciones de Sanidad y policía de puertos, depósitos flotantes, buques de guerra ó del resguardo, de guardacostas, destinados á la pesca, vapores remolcadores y otras embarcaciones que se dediquen á otros usos, tales como las destinadas al estudio en las costas, que llevan comisiones científicas y exploradoras, las embarcaciones que se ocupan en la carga y descarga desde los buques á las costas y muelles, ó en el trasbordo, y las pequeñas barquillas que en los puertos, costas, bahías, radas, calas y fondeaderos, se ocu-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cesión de una línea férrea, no bastan la ley y el título de concesión, sino que además se necesita el otorgamiento de la escritura pública, que, por decirlo así, es la forma definitiva de esa relación jurídica. Así debe ser en términos de estricto derecho, ya que la concesión de un ferrocarril es un contrato bilateral otorgado entre el Estado y un particular; contrato que, cuando arranca de una ley, demanda por parte del Gobierno determinados actos para el cumplimiento de aquélla, á saber: expedición del título de concesión y otorgamiento de escritura, y por la del concesionario la explícita y formal declaración de que acepta las condiciones bajo que hubiere sido hecha la concesión por el Poder legislativo, lo cual sólo puede y debe hacerse en el último de aquellos dos documentos; y en el caso de concesión de un camino de hierro, el verdadero título inscribible es la escritura pública que, á tenor del art. 21 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, necesariamente ha de otorgarse, dado que mediante ella el Gobierno ejecuta la ley de concesión, y el concesionario se compromete á verificar las obras, sujetándose al proyecto aprobado; adquiriendo de tal suerte la relación de derecho aquel sello de firmeza y estabilidad en cuanto al fondo, y aquella autenticidad en lo que concierne á la forma, de que han menester los derechos para alcanzar la garantía del Registro de la propiedad (1).

(1) Véanse la ley de 23 de Noviembre de 1877, Reglamento de 24 de Mayo de 1878, Real orden de 16 de Febrero de 1892 y Resolución de la Dirección general de los Registros civil y de la Propiedad y del Notariado de 26 de Marzo de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Junio de 1892.

TÍTULO VIGÉSIMOSEGUNDO

DE LOS BUQUES

CAPÍTULO PRIMERO

De las naves, según la legislación anterior al vigente Código de Comercio.

71.—Cuando los Códigos mercantiles hablan de las naves, se refieren única y exclusivamente á los buques mercantes, pues no alcanza su acción á los buques de guerra, y además suelen referirse casi siempre á las embarcaciones que no son accesorias de otra, como sucede con las lanchas, botes salvavidas, etc. Además, las leyes mercantiles, al usar la palabra nave, buque, barco, embarcación, etc., se refieren exclusivamente á los que se dedican al transporte de pasajeros y de mercancías de un puerto á otro ó de un punto á otro; en una palabra, se refieren á las embarcaciones mercantes y de ninguna manera puede y debe entenderse que se refieran á buques de recreo, yachts, pontones, embarcaciones de Sanidad y policía de puertos, depósitos flotantes, buques de guerra ó del resguardo, de guardacostas, destinados á la pesca, vapores remolcadores y otras embarcaciones que se dediquen á otros usos, tales como las destinadas al estudio en las costas, que llevan comisiones científicas y exploradoras, las embarcaciones que se ocupan en la carga y descarga desde los buques á las costas y muelles, ó en el trasbordo, y las pequeñas barquillas que en los puertos, costas, bahías, radas, calas y fondeaderos, se ocu-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

pan en conducir pasajeros y equipajes. La nave, mercantilmente hablando, es el buque mercante, dedicado al tráfico marítimo, sea lícito ó ilícito, de manera que va comprendido en esta denominación el buque que hace el tráfico de negros y y el contrabandista; y se entiende siempre, en términos mercantiles, la nave principal, no los buques accesorios. Al decir nave, no sólo se entiende el casco, sino también los arreos y aparejos, desde el botalón de foque hasta la botavara, y desde los topes hasta la quilla.

Un buque, no sólo es una cosa material, es también una cosa jurídica, pues como tal buque representa un conjunto de derechos y obligaciones; tiene un nombre; está inscrito en una matrícula; constituye una individualidad distinta de la madera, del hierro, de la clavazón, de la arboladura, de los palos, de las velas, de la jarcia, del velamen, de los aparejos, en general, de la máquina de vapor, de todas y cada una de las piezas que le componen y de todos los materiales que han entrado en su construcción. Un buque, jurídicamente hablando, es el mismo buque aun cuando cambie de nombre y de aparejo, porque puede estar sujeto á responsabilidad, y pesar ésta sobre el casco, arreo y aparejos del mismo buque, aunque se llame *Bergantín América*, así como antes era *Polacra Goleta Colón*, y continúa siendo el mismo buque correspondiendo á la matrícula de Bilbao ó después de haber pasado á la matrícula de Barcelona. No hay objeto alguno en el mundo que tenga en la esfera del derecho mayores semejanzas con el *hombre:* ser capaz de derechos y obligaciones. Ni los inmuebles, ni los semovientes, ni los animales, ni las demás cosas que están en el dominio natural del hombre, dan lugar á tan extensas y complicadas relaciones de derecho como los buques.

Bien así como la ley ha creado derechos para el hombre, extendiendo su vida moral y la acción jurídica más allá de su vida material, así sucede también con los buques, los cuales dan y quitan derechos antes de colocarse las primeras maderas en el astillero, y continúan las consecuencias jurídicas á que han dado lugar mucho tiempo después de haber desaparecido de la superficie de las olas. No muere el buque á pesar de haber encallado en la playa y quedar inservible; no muere á

pesar de que un choque con un arrecife abra tremendas vías de agua que le hagan zozobrar; no muere tampoco cuando le destruye una explosión de la caldera ó un incendio iniciado en la Santa Bárbara; ni muere cuando, después de haber navegado en todos mares, después de haber sufrido mil carenas y reparaciones, se declara inservible y se desguaza. El buque sólo muere después de haber pagado todas sus deudas y obligaciones.

En los contratos bajo el nombre de nave, se comprende el casco, arreos, aparejos, arboladura, jarcia, velamen, anclas, respeto, maquinaria, cadenas, amarras, botes, material de salvamento, banderas, señales, cronómetro y armas de defensa. No forman parte del buque ni la carga que conduce en sus bodegas, ni las provisiones de boca, ni las municiones de guerra, ni el salario, ropas y utensilios propios de los tripulantes y pasajeros (1).

72.—No podemos extendernos en esta parte de la presente obra en disquisiciones históricas acerca de la condición de nuestra marina mercante en los antiguos y modernos tiempos, ni de las leyes que regulaban la condición de los buques y el tráfico marítimo con anterioridad al antiguo Código de Comercio, porque esto corresponde á la historia del comercio y del Derecho mercantil español, objeto de los tomos siguientes; ahora debemos concretarnos á la definición, naturaleza jurídica, estado, nacionalidad y demás condiciones del comercio marítimo, con arreglo al antiguo Código de Comercio y disposiciones vigentes en aquella fecha. Entiendo que debe hacerse una reseña de la legislación marítima, con arreglo al antiguo

(1) Acerca de las definiciones, estado civil, nacionalidad y naturaleza jurídica de los buques, véase Arthur Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, París, 1878, págs. 76 y sigs. Antes de entrar en el estudio del derecho marítimo de un pueblo, y en especial de un pueblo moderno, precisa conocer los precedentes en el desenvolvimiento de las instituciones del derecho marítimo de los pueblos que le han precedido, y por lo tanto, es necesario conocer la historia del derecho comercial marítimo, para lo cual recomendamos al lector la obra monumental de J. M. Pardessus, *Collection de Lois maritimes antericures au* XVIII *siècle*, Paris, *á l'Imprimerie rogale*, 1828, seis tomos, y la *Introducción histórica al estudio del derecho comercial marítimo*, de Desjardins. (*Introduction historiqae á l'etude du droit commercial maritime*, par A. Desjardins. Paris, 1890, un tomo de 558 págs.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Código de Comercio y disposiciones coetáneas, no solamente porque aun existen hoy cuestiones que deben ventilarse y resolverse con arreglo al antiguo Código de Comercio, sí que también porque el conjunto del Derecho marítimo mercantil vigente, con anterioridad al nuevo Código, es un conjunto de doctrina aclaratoria y supletoria, indispensable para la buena inteligencia y aplicación del derecho vigente.

Los buques tienen, con arreglo á la antigua legislación (y al decir esto en la presente parte legislativa de la obra, entiéndase siempre la legislación vigente con arreglo al antiguo Código de Comercio y disposiciones posteriores hasta la publicación del vigente), *un nombre*, *una matrícula*, *una nacionalidad* y *una naturaleza jurídica* perfectamente definida. En el asiento de toda embarcación matriculada de cualquiera construcción que fuese, había de constar su propiedad, *nombre* y clase de buque, su porte, fábrica y principales medidas, si estaba ó no en estado de servicio y provista en aptitud de navegar; si había salido, cuándo y para dónde, con todo lo conducente á saberse la situación y paradero. Cada embarcación debía ser particularmente conocida por su *nombre* y *número*, que debía tener asignado en su respectivo asiento, con el que debía estar marcado el casco en la mura cerca de la borda, y también debían llevarlo visible en el velamen las embarcaciones de pesca, de tráfico costanero y todas las menores que éstas, y cuando una embarcación matriculada naufragase ó fuese apresada ó hubiere de excluirse por inservible, debía el Comandante de marina, después de bien asegurado, expresarlo en su respectivo asiento, dando de ésta, y de cualquier novedad en este ramo, parte mensual al Comandante principal (1). Ninguna embarcación de propiedad española podía usar esta bandera ni navegar dentro ó fuera de los puertos españoles sin estar matriculada, y, por tanto, hecho constar puntualmente en todos los

(1) Art. 2.° del título 9.° de la Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno de las matrículas de mar. No podemos menos de recomendar para el estudio de las disposiciones relativas á la matrícula de mar, el excelente libro de D. F. Javier de Salas, titulado *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, imprenta de T. Fortanet; 1870, un tomo de 469 págs.

partidos y distritos el número y clase de todas las embarcaciones pertenecientes á los súbditos españoles; debían llevarse listas exactas en que se acreditare el dueño del buque, su porte, fábrica y principales medidas, marcándose (según costumbre que tiene bien probada el autor de estas líneas, que ha examinado casi todos los asientos de la matrícula marítima de Barcelona, con ocasión de formar una estadística de los buques mercantes que pertenecían á ella (1), y por cuyas manos han pasado centenares de escrituras de la Escribanía de Marina de Barcelona), tanto en los asientos de la inscripción marítima, como en las descripciones que de los buques se hacían en las escrituras de *nueva construcción* y *compraventa* de buques, las dimensiones en metros de eslora, manga y puntal, su *clase* y *nombre* por el que fuere conocida la embarcación, y para la mayor claridad de este registro debían formarse cinco listas: la primera de fragatas, bergantines, jabeques, barcas ó polacras, balandras, goletas y demás embarcaciones que hacían navegación de alta mar ó á puertos extranjeros; en la segunda lista debían incluirse los barcos menores del tráfico de costa entre puertos de la Península é islas Baleares; la tercera se ocupaba con los asientos de los barcos de pesca de cualquiera especie que fuesen; la cuarta, los botecillos y cualesquiera otras embarcaciones menores que sólo se ocupan en el desembarco de gente y tráfico de los muelles. En estas cuatro listas no podía inscribirse embarcación alguna de construcción extranjera, pues para las de esta calidad, cualquiera que sea su clase, había una quinta lista (2).

En cuanto á la *Nacionalidad*, el art. 5.° del tít. 9.° de las Ordenanzas de las matrículas de mar, prohibía que ningún ex-

(1) Con ocasión de los trabajos estadísticos preparatorios á la información sobre las consecuencias que ha producido en España la supresión del derecho diferencial de bandera, cuya información tuvo lugar en 1879 y 1880, en los cuales tomó una parte principalísima el autor de estas líneas.

(2) Art. 1.°, título 9.° de la Ordenanza de las matrículas de mar.—Hay una edición de la Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno de las matrículas de mar, adicionada con notas y comentarios, en que se explican las alteraciones ó modificaciones que han recibido cada uno de sus artículos, por D. Alejandro de Bacardi, Barcelona, imprenta de Gorchs, 1849; un tomo de 231 páginas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tranjero tuviere parte en las embarcaciones que compraren los españoles, y este precepto aparece confirmado en el art. 584 del antiguo Código de Comercio. Por lo que respecta á la naturaleza jurídica de los buques, el propio Código había dispuesto que para todos los efectos del derecho sobre que no se hubiere hecho modificación ó restricción por las leyes del mismo, seguirían las naves su condición de bienes muebles (1).

73.—Por regla general, las naves se adquirían por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales (2); empero los tratadistas suelen señalar cinco títulos, á saber: por *construcción*, por *contrato*, por *sucesión*, por *prescripción* y por *apresamiento* (3). Cualquiera podía construir ó encargar la contrucción de una nave, valiéndose de personas peritas y aptas (4). En la construcción eran libres los constructores de obrar en la forma que tuvieren por conveniente para sus intereses; pero no podían aparejarse los buques sin que se hiciera constar por una visita de peritos nombrados por la Autoridad competente, que se hallaban en buen estado para la navegación (5).

Los títulos de *nueva construcción*, que así se llamaban, y no por construcción, como indica Bacardi (6), se formalizaban del modo siguiente: se elevaba una instancia á la Autoridad de Marina para construir en el astillero ó playa del punto que se designaba un buque de tal clase (fragata, corbeta, bergantín, laúd, etc.), fijándose las dimensiones de eslora, manga y puntal; la capacidad en toneladas de arqueo y toneladas de carga, é indicándose igualmente el nombre del maestro constructor; concedido el permiso por la Autoridad marítima, que debía cer-

(1) Art. 615 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 585 de id.
(3) Véase *Diccionario del derecho marítimo de España en sus relaciones con la marina mercante, escrito en vista de la legislacion marítima, mercantil, rentística é internacional*, por D. Alejandro de Bacardí, Barcelona, 1861; un tomo de 839 páginas.
(4) Título 7.° de las Ordenanzas de matrículas de mar, que trata de las Maestranzas, y Reales órdenes de 5 de Diciembre de 1830 y 19 de Enero de 1842.
(5) Art. 588 del antiguo Código de Comercio.
(6) *Diccionario del derecho marítimo de España*, pág. 569.

ciorarse si era español el que lo solicitaba (1), luego que había terminado la construcción el maestro calafate ó carpintero de ribera, expedía un certificado acreditando haber construído tal buque, de tales dimensiones, por tal precio, y luego solía elevarse otra instancia á la Autoridad de Marina, acompañando el certificado del constructor é indicando el nombre que debía ponerse al buque. Todos estos documentos pasaban al Asesor para su informe, y si éste era favorable, el Comandante ó la Autoridad de Marina correspondiente disponía que se protocolizara el expediente en la Escribanía de Marina, en donde se hacían constar las cantidades que se habían invertido en la construcción del casco y arboladura, en las áncoras, amarras, cables, cadenas, járcia, velamen, maquinaria (si era de vapor), cobre ó hierro para el forro del casco, embarcaciones menores y demás necesario para hacerse á la mar. Luego de protocolizado el expediente en la Escribanía de Marina, la copia auténtica de la protocolización se pasaba á la Comandancia de Marina, para que el Oficial encargado del detall hiciera las anotaciones en los libros de la matrícula de buques.

También se adquirían los buques y se transmitía el dominio de los mismos y los derechos que les afectaren por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir dicho dominio y demás derechos (2), y por lo tanto, se transmitían por *contrato*. Las naves podían adquirirse por contrato en propiedad ó usufructo, en totalidad ó en parte, por los diversos modos que sirven á la adquisición de la propiedad, como compraventa, permuta, donación, etc. La transmisión total ó parcial de la propiedad ó usufructo de una nave, ya sea á título oneroso ó lucrativo, no era válida sin el consentimiento de su dueño. Por *sucesión*, ya por *testamento*, ya por *abintestato*, ya por título universal de herencia, ya por legado, puede adquirirse el dominio de una nave (3). En cuanto á la *prescripción*, el Código antiguo disponía que la posesión de la nave sin el título de adquisición no

(1) Arts. 4.°, 5.° y 9.° del título 9.° de la Ordenanza de las matrículas de mar.
(2) Arts. 585 y 592 del antiguo Código de Comercio.
(3) Bacardí, *Diccionario del derecho marítimo*, pág. 571.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

atribuía la propiedad al poseedor si no era continua por espacio de treinta años, excepción hecha de lo que respecta al Capitán de la nave, quien no podía adquirir la propiedad de la misma por prescrición (1). Otro de los modos de adquirir el dominio de las naves, y que es peculiar á éstas, es el *apresamiento*.

Se ha definido la presa, el pillaje, botín ó robo que se hace ó toma al enemigo en la guerra, así por tierra como por mar, y especialmente las naves enemigas de que se apoderan los corsarios autorizados al efecto (2). Debía ser declarada buena

(1) Art. 587 del antiguo Código de Comercio.

(2) Escriche, *Diccionario razonado de Legislación y Jurisprudencia*, edic. de 1876, tomo IV, pág. 687, artículo *Presa*. Véase también, artículos *Corsario* y *Abanderamiento* de dicho *Diccionario*. Sería tarea larga hacer una reseña de las disposiciones que se han dictado en nuestro país sobre presas marítimas y armamentos en corso. Ya en Febrero de 1356 se dictaron las Ordenanzas acerca de las reglas y condiciones que habían de observarse en los armamentos de corsarios particulares, por D. Pedro IV, para todos los dominios de la Corona. (Véase *Ordenanzas de las Armadas navales de la Corona de Aragón*, aprobadas por el Rey D. Pedro IV, año 1354, acompañadas de varios edictos, y reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apresto y alistamiento de armamentos reales y de particulares, sobre las facultades del almirante, y otros puntos relativos á la navegación mercantil en tiempo de guerra, copiadas por D. Antonio de Capmany, con orden de S. M., del Archivo del Maestre racional de Cataluña y del Real y General de la Corona de Aragón, y vertidas literal y fielmente por el mismo del idioma latino y lemosín al castellano, con inserción de los respectivos textos originales de cada instrumento. Madrid, en la Imprenta Real; 1787.) Las Ordenanzas de S. M., para el régimen y gobierno de las matrículas de mar de 12 de Agosto de 1802, previenen en el art. 1.º del título 6.º, que el conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á los puertos de las provincias, correspondería á los respectivos Comandantes de ellas, sin que ninguna otra jurisdicción pudiera intervenir directa ni indirectamente en estas materias, y sólo en el caso de que los buques enemigos por temporal ú otro accidente se hubieren rendido á las fortalezas ó destacamentos de las costas españolas, el Gobernador ó Comandante de armas de aquel paraje debía entender por sí en las causas de su apresamiento; pero, aun en este caso, viniendo el enemigo perseguido por buque de guerra ó corsario español, correspondía su conocimiento al juzgado de marina. Si la nave apresada contenía efectos de contrabando, entonces debían conocer del apresamiento la jurisdicción de marina y la de rentas, en la forma que explicaba la Real orden de 9 de Diciembre de 1827. El juicio de las presas debía ser breve. Según el art. 5.º, título 6.º de las Ordenanzas de las matrículas de mar, el Comandante militar de marina que hubiere de entender en causas de presas, debía examinar todos los papeles correspondientes al buque apresado, y oír sumariamente á los apresadores y apresados, para que, en vista de las principales circunstancias del hecho, y precedido el dictamen del Auditor, pronuncie en su honor y conciencia la legitimidad ó invalidación de la presa sin la menor demora, siendo posible,

presa: 1.º Toda embarcación que navegase sin patente legítima de Estado que tuviese derecho de expedirla, así como las que pelearen con bandera distinta del Estado de quien fuere su patente: 2.º Los buques piratas, con todos los efectos que se hallaren en ellos pertenecientes á los mismos: 3.º Los buques españoles que sin permiso admitan patentes de corso de nación extranjera, aun cuando fuere aliada: 4.º Las embarcaciones de cualquiera especie que naveguen con patente de Estado ó nación con la cual estuviere España en guerra, junto con todos los efectos que llevase á bordo, aun cuando fuesen de españoles, si los hubieren embarcado después de declarada la guerra: 5.º Toda embarcación perteneciente á nación aliada, que fuere represada de los enemigos después de veinticuatro horas de hallarse en su poder, ó española que hubiese sido conducida á puerto enemigo: 6.º Toda embarcación de comercio que se defendiere de un buque de guerra que intentare reconocerla: 7.º También debían declararse buena presa los géneros de contrabando de guerra que se transportaren para servicio de enemigos (1). Debían ser detenidos para que se reconociese si,

antes de las venticuatro horas, á no encontrar motivos de suspender el juicio, á fin de no aventurarlo en materia tan escrupulosa y en que debe proceder como responsable á las resultas; en estas determinaciones debía de avisar al Capitán general del departamento por mano del Comandante principal y tener presente el Comandante militar de marina lo prevenido en la Ordenanza particular de corso y presa (la Ordenanza de corso es de 20 de Junio de 1801 y fué adicionada en 12 de Enero de 1803, 22 de Octubre y 31 de Diciembre de 1804), y lo declarado en órdenes particulares posteriores que comunicaren los Capitanes generales por medio de los principales, quienes debían responder de las consecuencias que se originasen, si hubiesen pendido de su omisión en circular las providencias (art. 5.º de la Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno de las matrículas de mar, de 12 de Agosto de 1802, que no deben confundirse con las Ordenanzas de la Real Armada de 1748 y 1751, con las generales de la Armada de 1793, ni con las de corso de 1801). Correspondía á la privativa inspección de los Comandantes de provincia intervenir con los interesados en la custodia de las presas y sus efectos hasta la terminación del juicio, reintegrar de su valor los gastos que ocasionasen y conocer de todas las pretensiones y pleitos que resultaren de la partición, con presencia de los contratos y convenios celebrados entre los armadores, capitanes y equipajes de las embarcaciones; igualmente que de la ocultación ó venta fraudulenta de algunos de dichos efectos de cualquiera jurisdicción que fuere el incursor. (Art. 6.º de las Ordenanzas de matrículas de mar.)

(1) Véase el título 5.º del tratado 6.º de las Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval, de orden del

según el caso, debían declararse ó no de buena presa: 1.º Los buques de fábrica enemiga ó que hubiesen pertenecido á enemigos, si con escritura auténtica no se justificase su propiedad: 2.º La embarcación cuyo dueño ó capitán fuere de nación enemiga: 3.º El buque que lleve oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo ó mercader enemigos, ó cuyo equipaje se compusiere de más de un tercio de gente de mar enemigos: 4.º Los buques á cuyo bordo se hallaren efectos pertenecientes á enemigos: 5.º Los que navegaren con contratos de fletamento, conocimientos ó pólizas sospechosas, ó que no estuvieren firmados conforme los artículos 8.º, 9.º, 10 y 12 del tít. 5.º, del tratado 6.º de las Ordenanzas de la Real Armada (1), en la inteligencia que se castigaba al que con cualquier fin ocultase, rompiese ó extraviase los indicados documentos. La protección que la marina de guerra (2) debía prestar á la mercantil, exigía se devolviesen á sus dueños las embarcaciones españolas que se represasen de enemigos, bien que dándose á los recobradores la parte correspondiente según el caso, y exceptuando de esta regla el que la nave hubiese sido conducida á puerto enemigo, seguramente porque entonces se consideraba perdía su nacionalidad. También debía devolverse sin interés alguno la nave extranjera fletada por cuenta del Gobierno español, y si lo fuere por cuenta de algún súbdito español, se consideraría como tal y se devolvería á sus dueños del propio modo que las nacionales (3).

Rey N. S., en Madrid, en la imprenta de Juan de Zúñiga, año de 1748, tomo I, págs. 418 y sigs que tratan *de las Presas*. (Lujosa edición con grabados.) Artículos 1.º al 67 de dichos título y tratado.

(1) Bacardi, *Diccionario del derecho marítimo de España* (véase artículos *Patente, Matrícula de embarcaciones* y *Presas*).

(2) Para el régimen de la Armada naval, véanse las *Ordenanzas generales de la Armada naval*, parte primera, dictadas en 8 de Marzo de 1793; tomo I, Madrid, imprenta de la Viuda de D. Joachín Ibarra, 1793, y tomo II, Madrid, Imprenta Real, 1793.

(3) Arts. 18, 19, 20 y 22, título 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de S. M. para el Gobierno militar, político y económico de la Armada naval. Para todo lo relativo á las Presas, véase además de las Ordenanzas citadas de la Real Armada, y para el Gobierno de la Armada, las de las matrículas de mar, las de corso de 20 de Junio de 1801 y disposiciones posteriores, y las de Presas de 1.º de Julio de 1799, insertas en los artículos *Corsario* y *Presas* del *Diccionario de derecho marítimo*, de Bacardi.

Por lo que respecta á la distribución ó parte que corresponde á cada cual en las presas, si bien sobre ello se disponía lo conveniente en las Ordenanzas de la Real Armada, debe estarse al Reglamento publicado en 1.º de Julio de 1799, cuyo cumplimiento se recordó por Real orden de 13 de Marzo de 1825 (1).

74.—Decíamos en el parrafo anterior que el dominio de las naves mercantes se adquiere de la misma manera y por los mismos modos que el de las demás cosas, y podía recaer indistintamente en toda persona que por las leyes comunes del Reino tuviese capacidad para adquirir; pero la expedición de ellas, aparejadas, equipadas y armadas, había de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero (2). Los extranjeros que no tenían carta de naturalización, no podían adquirir en todo ni en parte la propiedad de una nave española, y si recaía en ellos por título de sucesión ú otro gratuito, la habían de enajenar en el preciso término de treinta días, bajo pena de confiscación, y este término debía contarse desde el día en que hubiere recaído en su favor la propiedad (3). Observan distinguidos comentaristas que la palabra

(1) Ténganse además presentes las disposiciones de 30 de Diciembre de 1828, 18 de Junio de 1827, y en cuanto á las presas que de naves contrabandistas hicieren los buques guarda costas, lo prevenido en Real orden de 16 de Septiembre de 1856, las citadas Ordenanzas de corso y presas. Véase además el título 8.º del libro 6.º de la Novísima Recopilación, que se ocupa del *corso* contra enemigos de la Corona y donde se trata con extensión y detenimiento todo lo relativo á las presas, y se insertan las Ordenanzas de 20 de Junio de 1801. Con posterioridad se han dictado varias disposiciones sobre presas marítimas, como el Real decreto sentencia de 29 de Noviembre de 1878; *Gaceta de Madrid* de 7 de Diciembre del mismo año. Bajo el punto de vista doctrinal, véase el artículo *Prise maritime* del *Dictionnaire de droit commercial*, de Goujet y Merger, tomo V, 1890, págs. 839 y sigs.; la obra de D. Isidro Perez y Oliva, titulada *Presas marítimas*, con un prólogo de D. Manuel Torres Campos; Madrid, 1887, y el curioso estudio de Derecho internacional de D. Luis Gestoso y Acosta, titulado *Validez de las Presas marítimas*; Madrid, Imprenta de la *Revista de Legislación*, 1887. Véase también el artículo *Presas marítimas* del *Diccionario contencioso administrativo* de Gómez Acebo y otros, página 770, y el decreto-sentencia de 24 de Octubre de 1887, sobre determinación de perjuicios abonables por apresamiento.

(2) Art. 583 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 584 del antiguo Código de Comercio. Igualmente que los extranjeros con carta de naturalización, debió entenderse que estaban exceptuados

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

confiscación equivale en el presente caso á la de *comiso*, y en este sentido podía sostenerse desde que se publicó la Constitución de 1837, que abolió la confiscación (1).

El precepto contenido en el art. 584 del antiguo Código de Comercio quedó derogado por decreto del Gobierno provisional de 22 de Noviembre de 1868, cuyo art. 4.° dispone que los dueños de los buques españoles podrían libremente venderlos ó hipotecarlos á nacionales ó extranjeros. El art. 1.° de dicho decreto permite la introducción en los dominios españoles de buques de todas clases, tanto de madera como de casco de hierro, mediante el abono de ciertos derechos; y el 3.° permite á todo buque español que pueda carenarse y recorrerse libremente en cualquier punto extranjero (2).

75.—Con arreglo al antiguo Código, las naves se adquieren por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales (3). Se apresuran á hacer notar distinguidos comentaristas que la palabra *comerciable* no equivale aquí á la de *comercial* ó *mercantil*, sino que está usada en un sentido jurídico lato, significando las cosas que están en el comercio de los hombres, es decir, aquellas cuya enajenación no está prohibida por el derecho, y que, por lo tanto, son capaces de adquisición (4). Creemos más aceptable tomar la palabra *comerciables* en el sentido que indican los autores á quienes aludimos, que no suprimir el calificativo, como pretenden otros (5), para que no se crea que las cosas comerciables no pue-

de la prohibición contenida en este artículo los que hubiesen ganado vecindad en algún pueblo de la Monarquía, los cuales fueren declarados españoles con arreglo á la Constitución y demás leyes políticas y administrativas, La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio.*

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio.*

(2) Véase dicho decreto del Gobierno provisional de 22 de Noviembre de 1868 y las disposiciones para la construcción y reparación de buques, que forman el Apéndice núm. 32 de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas, aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884, y el Apéndice núm. 33, segunda parte, en cuanto se refiere á las primas por construcción de buques.

(3) Art. 585 del antiguo Código de Comercio.

(4) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 237.

(5) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, página 361.

den adquirirse por iguales modos que las que no pueden ser objeto de comercio.

Por otra parte, no cabe suponer que la intención fuese no reconocer otros títulos para la adquisición de las naves, fuera de los que son calificados de actos mercantiles, porque además de ser absurdo, hallamos que el antiguo Código de Comercio reconoce la adquisición de las naves á título lucrativo, ya entrevivos, ya por sucesión (1). Ya hemos dicho más arriba que las naves podían adquirirse por cinco distintos modos, á saber: por *construcción* (2), por *contrato*, por *sucesión*, por *prescripción* y por *apresamiento;* también hemos dicho que la construcción puede efectuarse del modo y en la forma que plazca á los interesados, si bien que la nave no podía ser aparejada mientras no se hiciere constar por una visita de peritos nombrados por la Autoridad competente que se hallare en buen estado para la navegación, y sin perjuicio de las demás condiciones exigidas por las leyes y ordenanzas especiales de Marina. Cuando la adquisición era en virtud de contrato, ya oneroso, ya lucrativo, había de constar precisamente en escritura pública, y como quiera que el antiguo Código previene que toda traslación de dominio de una nave, cualquiera que fuese el modo como se haga, había de constar por escritura pública (3), los términos en que aparece redactado el art. 586 han hecho creer que la escritura se exige como prueba, y no como solemnidad del contrato, no pudiendo, por lo tanto, probarse éste con testigo; pero si el vendedor se negare á otorgar la escritura después de celebrada la venta, y esto fuere poco después de haber contratado, no les parece á algunos autores que debería desecharse la prueba testifical en la demanda que se intentase para obligar al otorgamiento al que lo rehusara (4). La escritura pública de-

(1) Art. 584 del antiguo Código de Comercio, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 361, nota c.

(2) Acerca de la construcción de los buques mercantes, véanse los artículos 588 y 648 del antiguo Código de Comercio, y 1.°, 3.°, 13 y 14 del decreto de 22 de Noviembre de 1868 y apéndices 32 y 33 de las Ordenanzas de Aduanas de 1884.

(3) Art. 586 del antiguo Código de Comercio.

(4) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 237.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

bia otorgarse ante el Escribano de Marina, bien que también podía cualquier Notario autorizar escrituras relativas á construcción, abanderamiento, compra y venta y demás que envolviesen actos de traslación de dominio de buques mercantes, siempre y cuando dichas escrituras se protocolizaran luego en la Escribanía de Marina. Mientras no se suprimió (1) el oficio no podía prescindirse de la intervención del Escribano de Marina; desde su supresión debían autorizarse las escrituras por un Notario público, consignándose precisamente en ella el nombre, matrícula, aprecio, folio y arqueo de la embarcación y otras circunstancias legales, según la naturaleza del contrato;

(1) Las Escribanías de marina quedaron suprimidas por Real orden de 30 de Noviembre de 1872, reservando á los Escribanos que entonces existían y fuesen Notarios el derecho de poder autorizar en lo sucesivo las escrituras é instrumentos públicos concernientes á Marina. Más tarde el Real decreto de 7 de Noviembre de 1876 (*Gaceta de Madrid* del día 9), dispuso que los protocolos de las Escribanías especiales de Marina que hubiesen vacado en la Península é islas adyacentes desde la publicación del Real decreto de 30 de Noviembre de 1872, que suprimió los Juzgados de dicho fuero y de los que vacaren en lo sucesivo, debían pasar desde luego en totalidad y bajo inventario á los archivos generales de protocolos de los distritos notariales á que aquéllos pertenecieren. Desde la publicación del decreto de 7 de Noviembre de 1876, los Notarios públicos podían otorgar todas las escrituras referentes á embarcaciones en las capitales de los departamentos, provincias y distritos marítimos de la Península é islas adyacentes, donde resultaren vacantes las Escribanías de Marina (art. 6.°), debiendo hacer constar los Notarios, precisamente en dichas escrituras, el nombre, matrícula, aprecio, folio y arqueo que tuvieren las embarcaciones, quién ó quiénes eran sus legítimos dueños, vecindad de los mismos, participación que cada uno tenía en el buque, y en virtud de qué título, cuyos datos obtendrían los interesados ó los Notarios, por encargo de éstos, en las Comandancias de Marina, siempre que lo solicitaren (art. 7.°). Los Notarios debían facilitar á las partes contratantes, además de la copia original, otra literal autorizada de cada escritura que se celebrare, con objeto de que fuesen presentadas, legalizadas ó no, según corresponda, en las Comandancias de Marina donde se hallare la embarcación matriculada (art. 8.°). En dichas Comandancias debían examinarse las copias de la escritura, y si estuviesen conformes con el asiento del buque y con las demás prescripciones del citado decreto de 7 de Noviembre de 1876, se archivará la segunda copia, practicándose en el detall las anotaciones oportunas, y se devolverá la original á los interesados con la nota de haber sido inscrita la escritura en el registro correspondiente de la matrícula (art. 8.°). Se consideraban nulas y de ningún valor las escrituras de esta clase que otorgaren los Notarios y no se registraren en las respectivas Comandancias de Marina, cuya advertencia debían consignar los Notarios en el cuerpo de las escrituras, dando fe de quedar enterados de ella las partes contratantes (art. 10).

y la escritura original, y otra literal, debían presentarse en la Comandancia donde se hallare matriculada la embarcación para su registro, sin lo cual era aquélla nula y de ningún valor (1).

Los medios de adquirir el dominio de las naves son los mismos que las leyes tenían adoptados para la adquisición de las cosas en general; por lo que podíamos hacerlas nuestras por compra, permuta, donación, herencia, legado, fideicomiso, prescripción (2), habiendo, como hemos dicho anteriormente, el de nueva construcción y las presas marítimas.

Por lo que respecta á los medios comunes á las demás cosas, debe advertirse que cuando se trate de la adquisición de buques extranjeros debían tenerse presentes las disposiciones que regían con respecto á ellos, ó sea las Ordenanzas de matrículas y órdenes posteriores, que examinaremos más adelante.

El contrato no será válido si el que enajenare la nave no tiene la libre administración de sus bienes, y de igual manera será de ningún efecto la enajenación si la hiciere el Capitán, á no ser que tuviese poder especial, ó que la nave, estando en viaje, se inutilizase para la navegación, en cuyo caso puede obtener autorización del Tribunal para la venta (3). En el supuesto de que uno de los partícipes ó condueños de la nave vendiere su parte, los demás podrán usar del tanteo, consignando el precio dentro de tres días, que se cuentan desde que aquél les hizo saber la venta; y en falta de esta notificación desde que se celebró el contrato (4). Por sucesión, ya sea testamentaria, ya abintestato, y así fuere universal la primera, ó á título de manda, podrá en efecto adquirirse cualquiera nave (5). En cuanto á la prescripción, distinguían los autores: ó la posesión era sin título, ó iba acompañada de título que fuera bastante para transferir el dominio si hubiese sido dueño el transmitente. En el primer caso, la posesión había de ser continua por treinta años para atribuir el dominio de la nave, no pudiendo el Capitán prescribir de esta suerte, porque mientras

(1) Art. 586 del antiguo Código de Comercio.
(2) González Huebra, *Derecho Mercantil*, tomo II, págs. 6 y 7.
(3) Artículos 592 y 593, y Recurso de casación de 28 de Junio de 1870.
(4) Arts. 612 y 613 del antiguo Código de Comercio.
(5) Arts. 584 y 585 del antiguo Código de Comercio, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, pág. 363.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

no tenía título que le constituyera poseedor en su nombre, el que le nombró poseía por su ministerio (1), y en cuanto al segundo caso no disponía la ley Mercantil, y de consiguiente había que aplicar el derecho común, á tenor del cual la prescripción con justo título y buena fe se completaba á los tres años en las cosas muebles, á cuya clase pertenecen las naves (2).

76.—En la construcción de las naves eran libres los constructores de obrar en la forma que tuvieren por conveniente para sus intereses; pero no podían aparejarse sin que se hiciera constar por una visita de peritos nombrados por la Autoridad competente que se hallaban en buen estado para la navegación (3), y sobre la matrícula de las naves construídas de nuevo ó adquiridas por cualquiera título legal, las solemnidades con que debían hacerse las escrituras, los requisitos que habían de cumplirse por parte de los propietarios antes de ponerlas en navegación, así como sobre su equipo, tripulación (4) y armamento, debían observarse las disposiciones de la Ordenanza de las matrículas de mar entonces vigente (5), ó cualquiera otra que se diere en lo sucesivo (6).

77.—Era lícito á los españoles la adquisición de buques de construcción extranjera, y podían navegar en ellos con los mismos derechos y franquicias que si siempre hubiesen sido nacionales, con tal que no mediara en el contrato de su adquisición reserva fraudulenta á favor de extranjero alguno, so pena de confiscación de la nave si se faltase á esta condición, y que se observaren además las formalidades que estaban dispuestas por la misma Ordenanza de matrículas de mar (1). Sobre este punto hemos de recordar las varias disposiciones dictadas con posterioridad á la promulgación del antiguo Código de Comercio. Desde luego la compra de buques extranjeros para el servicio del Estado, tanto de vapor como de vela, fué prohibida, con la sola excepción de aquellos que se necesitaren con urgencia para las atenciones militares en las costas de los dominios españoles, y del propio modo se prohibió matricular buques mercantes de construcción extranjera, y sólo podían matricularse y navegar con la bandera nacional los construídos en los dominios de España y las presas (2). Consecuencia de ello fué la derogación del art. 590 del antiguo Código de Comercio y cuantas órdenes y disposiciones se opusieren á la ley de 28 de Octubre de 1837 (3). Exceptuáronse únicamente de dicha regla aquellos buques cuya matriculación estaba ya pedida al Gobierno con las siguientes condiciones: 1.ª, que dichos buques fuesen ya de propiedad de la persona que solicitaba la gracia al tiempo de impetrarla; 2.ª, que para obtenerla se había de obligar á trasladar su domicilio á cualquier punto de los dominios españoles, sin que hasta haberla ejecutado pudiese concedérsele la gracia; 3.ª, que todo buque extranjero, una vez matriculado en los dominios españoles, había de pertenecer siempre al pabellón español (4). También prohibió dicho decreto de Cortes que los buques españoles pudiesen carenarse en países extranjeros, exceptuando los casos de gruesa avería sufrida en la llegada á puertos de los dominios de España, en el mar por temporal ó abordaje sin poder arribar, tal que necesite carenar; en el de varada á la entrada ó salida de un puerto ó fondeadero extranjero, ó en sus costas; abordaje ó

(1) Art. 587 del antiguo Código de Comercio.
(2) Ley 9.ª, tit. 29, Partida 2.ª
(3) Art. 588 del antiguo Código de Comercio.
(4) Acerca de la tripulación que debían llevar los buques, véanse las Reales órdenes de 28 de Enero de 1846, 27 de Marzo y 28 de Noviembre de 1848, que dejó sin efecto el Real decreto de 22 de Noviembre de 1868, en su artículo 5.°, el cual dispone empero que los buques podrán tripularse con el número de hombres que su armador y capitán crean convenientes, con arreglo al art. 24, título 10 de las Ordenanzas de matrículas, y á los 1.° y 4.° del Real decreto de 27 de Noviembre de 1867.
(5) Se refiere á la Ordenanza dictada por D. Carlos IV para el régimen y gobierno de las matrículas de mar de 12 de Agosto de 1802, y que forma la ley 3.ª y siguientes del tit. 7.°, libro 6.° de la Novísima Recopilación.
(6) Art. 589 del antiguo Código de Comercio. Con anterioridad al Código se habían dictado sobre esta materia las disposiciones siguientes: la ley 7.ª del tit. 8.° del libro 9.° de la Novísima Recopilación, regla 5.ª; el art. 1.°, título 9.° de las Ordenanzas de matrículas de mar y las Reales órdenes de 28 de Agosto de 1816, 24 de Febrero de 1817, Circular de 8 de Agosto de 1818, Real orden de 30 de Diciembre de 1827 y 19 de Julio de 1828.

(1) Art. 590 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 1.° y 2.° del decreto de Cortes de 28 de Octubre de 1837, publicado y promulgado como ley en 1.° de Noviembre del mismo año.
(3) Art. 3.° de dicha ley, mandada observar en las islas de Cuba y Puerto Rico por varias Reales órdenes y últimamente por la de 22 de Mayo de 1842.
(4) Art. 4.° de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

avería sufrida por temporal dentro del mismo; en el de haber permanecido dentro de un puerto ó fondeadero extranjero cuando menos un año, por causas que imposibiliten su salida, ó por incidentes de guerra (1). Los Capitanes de buques que se hallaren en algunos de los casos expresados debían acreditarlo ante los Cónsules de la nación, y éstos cerciorarse por los diarios de bitácora y navegación, declaración de las tripulaciones y pasajeros, y reconocimiento facultativo en el primer caso; y en los demás por el mismo reconocimiento y por los informes de las Autoridades marítimas de los puertos y por su propia convicción, sin causar por este motivo gasto alguno á los Capitanes de buques (2). Acreditado ante los Cónsules ó agentes consulares lo anteriormente indicado, debían librar un testimonio fehaciente de ello á los Capitanes de los buques, expresando en él la carena ó composición que se les haya dado y su coste; remitiendo los mismos Cónsules una copia de este testimonio al jefe de la matrícula á que perteneciera el buque, que disponía se anotara literal en su asiento (3). Quedó permitida, libre de todo derecho de entrada, la introducción de las máquinas necesarias para los buques de vapor, los que deberían construirse en España (4). Estas disposiciones hubieron de dictarse, porque con mengua de los intereses y fomento de la construcción naval, permitía el art. 590 del Código de Comercio adquirir buques extranjeros, los cuales podían navegar con iguales franquicias que los nacionales, y el decreto de Cortes citado destruyó este abuso, prohibiendo la matriculación de buques construídos en el extranjero, exceptuando las presas, pues como decía la Comisión que presentó el proyecto á las Cortes, la construcción de buques en España fomenta su marina, acrece la Hacienda nacional, da vida á los buques por las ventas y acopios de maderas, alienta el utilísimo cultivo de los cáñamos, prepara los de otros frutos con ventaja de la agricultura, explota las minas de hierro y cobre excitando su elaboración, anima el comercio y favorece en general la industria, dando ocupación á los artesanos y lucrativa salida á los varios artefactos necesarios para la construcción, equipo y ornato de buques.

(1) Art. 5.° de la ley de 1.° de Noviembre de 1837.
(2) Art. 6.° de id.
(3) Art. 7.° de id.
(4) Art. 8.° de id.

A pesar de ello, la ley de Aduanas de 9 de Julio de 1841 permitió la introducción y abanderamiento de naves que pasaren de más de 400 toneladas, y por Real orden de 7 de Enero de 1848 se autorizó la de todo buque de vapor con casco de hierro, fuese cual fuese su cabida; y por no haberse tomado probablemente en cuenta esta Real orden ó quizás por ser el buque de madera, el Capitán general de la isla de Cuba pidió se aprobase el abanderamiento interino que había autorizado de un vapor, lo que se verificó en Real orden de 1.° de Abril de 1852, disponiéndose por otra de 13 del propio mes y año, habida consideración á que la ley de 28 de Octubre de 1837 prohibía la compra y matriculación de buques de construcción extranjera, medida beneficiosa á nuestra industria é intereses, con la cual se protegían nuestros astilleros peninsulares y los establecidos en Ultramar y se daba un aliciente para el aumento progresivo de la maestranza, que se llevara á puro y debido efecto lo preceptuado en dicha ley, y que siempre que por circunstancias especiales, que deberían acreditarse debidamente, se necesitare reemplazar un vapor de los existentes con otro construído en el extranjero, ó establecer alguna carena nueva en los buques de la misma procedencia, se instruyera el oportuno expediente; y si el caso fuese ejecutivo, se acordare la matriculación interina, á reserva de lo que determinare S. M.; pero además de que por estas Reales órdenes no se derogó ni lo dispuesto en los aranceles, ni la otra Real orden de 7 de Enero de 1848, de ahí que por los aranceles de Aduanas formados en 1.° de Noviembre de 1849 con arreglo á las bases de la ley de 17 de Julio de aquel año, se permitió la matrícula de naves de madera construídas en el extranjero cuando su cabida excediera de 400 toneladas, pagando 127 reales vellón por tonelada de 20 quintales; y aun los buques cuyo casco fuera de hierro se declaró podían matricularse, fuese cual fuese su cabida, pagando 53 reales vellón por tonelada de igual medida; y como era posible que al tiempo de abanderarse una nave se introdujeran más aparejos de los indispensables á la misma,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

el Ministerio de Hacienda pidió al de Marina manifestase cuáles efectos de jarcia, anclaje y velamen habían de considerarse *libres* de derechos por ir su pago incluído en el de 127 reales vellón por tonelada, y si en él habían de considerarse comprendidos los efectos de esta clase que con el título de repuesto solían llevar los buques, á todo lo cual se contestó afirmativamente (1).

Si algún buque extranjero naufragaba en las costas de España, para que pudiera ser adquirido por españoles y abanderado, á pesar de que fuese de madera y menor de las 400 toneladas, era indispensable venderlo en pública subasta por el Tribunal de extranjería ó por los de Marina ó Hacienda, los que debían examinar y fijar las verdaderas causas del naufragio, para determinar si fueron inevitables ó si había mediado malicia ó siniestra intención, y en consecuencia, si correspondía ó no otorgar el abanderamiento, según se había declarado en Real orden de 4 de Mayo de 1848 y en otra de 11 de Agosto de 1857, que para no dar lugar á ciertas dudas á que dió origen su redacción, se dictó de nuevo en la de 22 de Octubre de dicho año. No basta que en estos casos los gastos que deban hacerse en el buque sean de mucha consideración, porque siempre resulta que es extranjero en su base, y de ahí la infracción de la ley, y sólo en un caso concreto, en que si bien resultó la compra de la parte primitiva de un buque extranjero, se apreció que no fué con ánimo deliberado, ya que el motivo que produjo su compra no admitía fraude premeditado en connivencia con un extranjero y que el adquisidor gastó en el buque una suma considerable comparada con el valor del casco, sólo en este caso se aprobó el abanderamiento, disponiéndose, no obstante, que en casos de igual naturaleza las Autoridades de Marina consultaran al Gobierno antes de acordarlo (2).

78.—Los buques comprados en el extranjero debían presentarse á los puertos españoles para su abanderamiento con la bandera de la nación á que pertenecieren, pues ni los Cónsules, ni los Comandantes de Marina podían dar documento alguno que les autorizara á usar la española (1), ni con el título de pasavantes, conceder permisos para que los buques salieran del extranjero con bandera española (2). A pesar de ello, se aprobó la conducta del Cónsul español en Londres, que dió pasaporte interino, bandera y rol á un buque español que legalmente se había vendido en el Perú; pero al paso que se aprobó como hemos indicado, se mandó que en lo sucesivo, antes de acordar el abanderamiento, se diese cuenta á S. M. para la resolución conveniente (3). No es de este lugar reseñar las causas por las que en diversas circunstancias se ha facultado á los Cónsules españoles en el extranjero para conceder esa clase de documentos, según lo atestiguan varias Reales órdenes (4), siendo de observar, no obstante, que esta diversidad de disposiciones dió origen á que, creyendo algunos Cónsules confusa la legislación en este punto, se promoviera por el Ministerio de Estado una consulta al de Marina, la cual se resolvió en Real orden de 13 de Diciembre de 1852, en que después de una razonada exposición de motivos, se acompañaba una instrucción para que, conforme á ella, obraran los Cónsules. En ella se indica que el facilitar los medios de que ciertas embarcaciones vengan á nuestros puertos á adquirir la nacionalidad que desean y necesiten para navegar con el pabellón español y disfrutar de las ventajas concedidas á éste, podrá ser interés del Gobierno que tiene una utilidad conocida en el aumento de la construcción naval de su país; pero no lo es siempre de España, cuya construcción naval se perjudica notablemente con la introducción de embarcaciones de esta especie; y sólo en el caso de que algún particular, por circunstancias especiales, obtuviere del Gobierno el oportuno permiso para construir ó comprar en el extranjero alguna embarcación, podrá el Cónsul del puerto donde esto se verifique facilitar al dueño de la em-

(1) Real orden de 7 de Agosto de 1856, inserta en Bacardi, *Diccionario del derecho marítimo de España*, pág. 5.ª
(2) Real orden de 7 de Marzo de 1842.

(1) Véase Real orden de 21 de Noviembre de 1846.
(2) Real orden de 19 de Junio de 1846.
(3) Real orden de 3 de Agosto de 1847.
(4) Véanse las Reales órdenes de 3 de Marzo de 1845, 23 de Noviembre de 1846, 4 de Enero, 21 de Mayo y 6 de Diciembre de 1847, 28 de Abril y 22 de Septiembre de 1848, y finalmente, la de 5 de Agosto de 1851.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

barcación el correspondiente certificado que acredite su propiedad, sin que tenga parte en ella ningún extranjero, y el oportuno salvoconducto ó pasavante para que pueda hacer el viaje á uno de nuestros puertos con el objeto de adquirir nacionalidad por medio de la matrícula, advirtiendo al dueño del buque que los efectos de que pueda venir cargada la embarcación, como la embarcación misma, están sujetos al pago de derechos que establece la ley de Aranceles; pero no adquiriendo ésta su nacionalidad hasta después de estar matriculada, que es el objeto de su viaje, aquéllos no pueden disfrutar del beneficio concedido á los que se conducen en buques nacionales correspondientes á algunas de nuestras matrículas. A esta Real orden se acompañaba una instrucción á que debían sujetarse los Cónsules de S. M. en los puertos extranjeros, en la cual se dictaban reglas para cuatro casos: 1.º, Instrucción, matrícula y abanderamiento de buques de construcción extranjera; 2.º, venta de buques españoles en puertos extranjeros y sus incidencias; 3.º, buques españoles que arriban á puertos extranjeros sin documentación, y 4.º, carena de buques españoles en puertos extranjeros.

Primer caso. Podían introducirse en el Reino buques de construcción extranjera adquiriéndolos en los puertos españoles y en los extranjeros por compra ó construcción, exigiendo la ley que habían de medir de 400 toneladas arriba los de madera; y que los vapores, casco de hierro, no estaban sujetos á arqueo, siendo adquiridos en los puertos de España, y previo el pago de los derechos de arancel, podían matricularse ante los Comandantes de Marina, con arreglo á la Ordenanza de matrícula y Reales órdenes posteriores que prohibían el abanderamiento hasta después de la matrícula; y la de los buques, casco de hierro con destino á vela, sin expresa Real autorización. Siéndolo en puertos extranjeros, por compra ó construcción, se deduce que para traerlos á matricular á España debían venir bajo el pabellón de la nación donde fueron adquiridos ó construídos ú otro cualquiera, puesto que, por regla general, está prohibido el abanderamiento hasta después de la matrícula; pero como han podido ocurrir casos de particular excepción, para apreciarlo y despreciar abusos, se dispuso se solicitara permiso de S. M., por conducto del Director general de la Armada, á fin de que con su informe, y por el Ministerio de Marina, que es el regulador de la oportunidad de estas gracias, según las necesidades del comercio y adelantos de los astilleros, se dignara S. M. negar ó conceder el permiso, y en este último caso, autorizar al Cónsul para que en vista del Real permiso que deberá obrar en copia por cabeza del expediente que debía formarse (1), procediese á la habilitación provisional del buque adquirido para que pudiera venir á matricularse al puerto de España que designare con arreglo á la citada Ordenanza. Hasta tanto que la matrícula se verificare, el buque no disfrutaba beneficio de bandera.

Segundo caso. Venta de buques españoles en puertos extranjeros y sus incidencias. Podía verificarse libremente á voluntad acreditada de sus dueños, y el buque perdía su nacionalidad. Si el buque era de construcción extranjera, matriculado en España, no podía en manera alguna enajenarse, y cesaban las consideraciones de los anteriores particulares cuando una embarcación mercante española se hallaba en puerto extranjero tan maltratada que no pudiese rehabilitarse para regresar á España y fuese indispensable proceder á su venta. En este caso estaba autorizado el Capitán, previos los requisitos y formalidades prescritas en el art. 27, tít. 10 de la Ordenanza de Matrículas. El Capitán de todo buque español debía llevar por aumento á su documentación la escritura que acreditare la obligación que contrajo con su gente antes de salir á la mar, para el caso de que se vendiese el buque en el extranjero.

Tercer caso. Buques españoles que arribaran á puertos extranjeros sin documentación. Podía acaecer por pérdida que ocasionare fuerza mayor, ó causa involuntaria, y por pérdida maliciosa ó simulada. Todo Capitán ó Patrón que navegare fuera de la comprensión del departamento, debía ir autorizado de real patente de navegación, sin la cual era detenido y conducido con su buque al primer puerto, donde era confiscado con su carga (2). Ninguna embarcación de tráfico de costa ó de

(1) Véase Real orden circular de 8 de Agosto de 1818.
(2) Art. 1.º, tit. 10 de la Ordenanza de matrículas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

alta mar había de navegar sin rol de su tripulación, y la que careciera de este requisito era detenida y embargada (1). Los Cónsules debían obrar con arreglo á las disposiciones de las Ordenanzas de las matrículas y con sujeción á los Tratados (2). Y en el caso de que no pudieran llevarlo á efecto, debían participar el suceso al General del Departamento y Comandante de Marina de la provincia á que perteneciere el buque para que tuviere cumplimiento, absteniéndose los Cónsules de facilitar el despacho de estos buques, á no mediar una causa excepcional debidamente justificada que los constituyera en el primer caso propuesto, pues entonces debía prestarles ayuda y protección y habilitarles para su regreso (3).

Cuarto caso. Carenas de buques españoles en puertos extranjeros. Podía verificarse con sujeción á la ley de 28 de Octubre de 1837 en los tres casos que señala sin pago ni responsabilidad alguna del Capitán ó dueño, ó por voluntad deliberada, en cuyo caso la ley lo condena. En el primer supuesto, acreditado ante el Cónsul, debía formar éste expediente, que sin causar gasto alguno á los Capitanes, justificare el hecho y la necesidad, y un testimonio de él debía remitirse al Jefe de la matrícula de que procediese el buque. En el segundo se consideraba que el buque había renunciado al beneficio de bandera y quedaban además sujetos su Capitán ó dueños á otras penas arbitrarias, para cuyo fin los Cónsules debían dar los competentes avisos. Tales eran las reglas generales, conformes con la legislación marítima, á que debían sujetarse los Cónsules en los casos expresados, debiendo en los de duda que pudieren ocurrir, consultar las leyes y Reales órdenes en que se fundare la Instrucción de 13 de Diciembre de 1852.

79.—En vista de que se habían hecho transgresiones de los principios consignados en las disposiciones anteriores, se dictó la Real orden de 27 de Enero de 1853, mandando que en lo sucesivo no se concediere permiso para que ningún buque construído en el extranjero viniera con pabellón español á matricularse, ya que, conforme á la legislación entonces vigente, no podían arbolarlo hasta después de nacionalizado. Todos los documentos, así de venta de la nave, como de cualquiera otra clase, hechos en país extranjero, debían presentarse en el expediente que se formase para el abanderamiento, legalizados por el Cónsul español del punto en que se hubiese otorgado, conforme á la Real orden de 22 de Abril de 1854.

(1) Art. 23 de la Ordenanza de matrículas.
(2) Real orden de 11 de Octubre de 1843, regla 7.ª
(3) Real orden de 11 de Octubre de 1843, reglas 8.ª, 9.ª y sigs.

Ya en Real orden de 27 de Marzo de 1848 se mandó que antes de proceder al abanderamiento de un buque de construcción extranjera, se ejecute el arqueo por el constructor del arsenal de Cavite, aun cuando aparezca acreditada su medición por distintos peritos nombrados por el Tribunal de Comercio de cualquiera otro de los del archipiélago; lo que vino é sancionar el principio de que el arqueo (1) compete á la Marina.

Para que la dilación que solían sufrir los expedientes de abanderamiento no perjudicaran al comercio, é ínterin, ultimados aquéllos, recaía la superior resolución, permitía el artículo 5.º del tít. 9.º de las Ordenanzas de matrícula de mar que los Capitanes generales concedieran el abanderamiento provisional ínterin recaía la Real aprobación; pero por Real orden de 27 de Mayo de 1816 se les quitó esta facultad, á consecuencia de los abusos que se habían introducido en la matriculación de buques de construcción extranjera, figurándolos adquiridos por españoles, y fué confirmada por las de 7 de Marzo de 1842 y 3 de igual mes de 1841. Ello, no obstante, para evitar los perjuicios que sufría el comercio, ya que mientras el expediente de abanderamiento seguía sus trámites, el buque estaba detenido en el puerto, gastando en vez de ganar, y por ello fué que en Real orden de 2 de Abril de 1859 se facultó á los Capitanes generales para conceder el abanderamiento provisional en los casos que no ofrecieren duda, y dando cuenta inmediatamente al Gobierno (2).

(1) Véase el artículo *arqueo*, que aparece continuado en la pág. 73 del *Diccionario de derecho marítimo de España*, de D. Alejandro de Bacardí.
(2) Conviene tener además presente, así en los casos que ofrezcan duda, como en los que no la ofrezcan, la Real orden de 15 de Septiembre de 1853, por la que se mandó que los testimonios de los expedientes de abandera-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Si una nave era apresada, perdía los beneficios de abanderamiento, recobrándolos, no obstante, si era rescatada antes de entrar en puerto extranjero; pero si había entrado en él, era indispensable fuese matriculada de nuevo (1). Para fomentar la construcción naval, disponía el art. 9.º del tít. 9.º de las Ordenanzas de matrícula, que se diesen gratificaciones á los navieros y se les concediesen rebajas en los derechos sobre las maderas y demás primeras materias, siguiendo este mismo espíritu informando la legislación de aquella época, pues por la regla 31 de los Aranceles de Aduanas para 1859 se abonaban 120 reales vellón por tonelada por cada buque que se construyere en España, cuyo arqueo excediere de 400 toneladas; cantidad que debía satisfacerse en cuanto se hubiere hecho á la vela para cualquier punto de América ó Asia, no abonándose cosa alguna por los que no alcanzasen á las 400 toneladas, toda vez que su introducción en el Reino se hallaba prohibida. Respecto al interés que las Ordenanzas de las matrículas de mar encargaban á los Comandantes desplegaran en el asunto, su parte dispositiva se halla ratificada en Real orden de 5 de Noviembre de 1851, con motivo de haber pretendido el Subdelegado de rentas del Campo de Gibraltar se pusieran dificultades á la construcción de buques en Algeciras, por sospechar iban á dedicarse á contrabando.

Según naturalmente se concibe, los expedientes y autorizaciones de abanderamiento son del exclusivo y peculiar conocimiento de las Autoridades de Marina, lo que era aplicable á nuestros dominios de Ultramar, no obstante las mayores facultades de que allí disfrutan sus Capitanes generales, en razón á la distancia que los separa de la Metrópoli, según se dijo en Real orden de 1.º de Abril de 1852.

80.—Los buques abanderados y matriculados adquieren nacionalidad y disfrutan, por consiguiente, de todos los beneficios concedidos á la bandera nacional, siendo, entre otros, la protección que debe dispensarles el Gobierno, según los casos y

miento que se remitieren al Ministerio, debían ser expresivos de todas las diligencias indispensables para justificar el cumplimiento de cuanto exigiere la legislación en la materia.

(1) Art. 8.º, tít. 9.º de las Ordenanzas de matrícula de mar.

circunstancias, la exclusiva en el comercio de cabotaje y la bonificación en el adeudo de derechos; pero debían ser precisamente españoles el propietario, capitán, piloto, contramaestre y dos terceras partes de la tripulación (1). La cuestión de las consecuencias del apresamiento y de los derechos que se adquieren con el abanderamiento, así como de las indemnizaciones, es un punto de derecho internacional que no es de este lugar. No podemos empero pasar por alto un precedente que sentó el Consejo Real en una de sus Resoluciones (2). Dicho alto Cuerpo ha sentado el principio de que el abanderamiento de un buque no lleva consigo de parte del Estado la indemnización de perjuicios por efecto del apresamiento de un buque declarado *buena presa;* pero ha dicho á la vez, dejando en su fuerza la Real orden de 10 de Abril de 1856, que puede gestionar el dueño de aquél lo que le convenga ante el Gobierno extranjero cuyos buques hicieron el apresamiento y cuyos Tribunales declararon ser buena presa, en la seguridad de que el Gobierno español apoyaría con eficacia sus reclamaciones (3).

(1) En el pliego de condiciones para contratar el servicio de conducción de la correspondencia entre la Península y las islas de Cuba y Puerto Rico, se lee una que dice: «Los buques estarán matriculados y abanderados en España, ya sea en la Península, ya en las provincias de Ultramar, previas las condiciones de dominio y todas las formas y solemnidades que exijan las leyes, que serán, mientras no se deroguen, los arts. 583 y sigs. del tít. 1.º, libro 3.º del Código de Comercio, la Ordenanza de las matrículas de mar y la ley de 1.º de Noviembre de 1837; *Gaceta de Madrid* de 22 de Enero de 1868.

(2) Real decreto-sentencia de 24 de Junio de 1857; *Colección Legislativa*, tomo LXXIII, pág. 43.

(3) Es el caso á que se refiere el Real decreto-sentencia de 24 de Junio de 1857, en que un español adquirió un buque ruso, lo matriculó y abanderó en España y fué apresado por buques franceses fuera del límite de las aguas jurisdiccionales, y declarado buena presa en razón á que se había efectuado la venta por el capitán del buque ruso al súbdito español después de rotas las hostilidades entre Francia y Rusia, el dueño del buque reclamó indemnización, intentando la vía contenciosa, siendo así que se le había avisado de que no podía adquirir dicho buque. El hecho de apresar la fuerza naval de una nación á un buque que lleva bandera de otra nación amiga, es una cuestión meramente internacional. El Gobierno español, previo el oportuno expediente, con entero conocimiento de causa y teniendo en cuenta las reclamaciones y notas del representante de la nación francesa, á la cual pertenecían los buques apresadores, autorizó la matrícula y abanderamiento del buque en cuestión, y después de esta autorización y de comunicada oficialmente al Gobierno francés, mediaron nuevas reclamaciones de parte del mismo, y no obstante éstas, el Gobierno español sostuvo honrosamente su

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

En 22 de Noviembre de 1868 se dictó el decreto del Gobierno provisional, que permitió la introducción en los dominios españoles de buques de todas clases, tanto de madera como de casco de hierro, mediante el abono de ciertos derechos (1) por toneladas de un metro cúbico, que serán las que midan en su totalidad los buques, sin deducción de ningún espacio ni departamento debajo de cubierta (2); pero quedando comprendidos en los derechos señalados á cada tonelada los correspondientes á todos los instrumentos, maquinaria, útiles y enseres. También autorizaba dicho Real decreto á que todo buque español pudiera carenarse y recorrerse libremente en cualquier punto extranjero (3). Los dueños de los buques españoles podían libremente venderlos ó hipotecarlos á nacionales ó extranjeros, á cuyo fin se derogó el art. 529 del Código de Comercio (4). Desde luego los buques podían tripularse con el número de hombres que su armador y capitán creyeren conveniente, con arreglo al art. 24, tít. 10 de las Ordenanzas vigentes de matrículas y á los 1.º y 4.º del Real decreto de 27 de Noviembre de 1867 (5). Los materiales de todas clases que se importen del extranjero para la construcción, carena ó reparación de buques de hierro ó madera, cualquiera que fuese la cabida de éstos, los efectos elaborados necesarios para su armamento y los materiales que se introdujeren para la construcción y reparación de las máquinas y calderas de vapor marinas, cualquiera que fuese el sistema y fuerza de dichos aparatos, debían pagar los derechos señalados en el Arancel de Aduanas; pero debían devolverse á los constructores y fabricantes, á petición suya, cuando acreditaren la introducción é inversión de dichos materiales y efectos en las referidas construcciones ó reparaciones de buques, máquinas ó calderas (1). Para la devolución de los derechos debía apreciarse el peso ó volumen de los materiales ó efectos, según estuvieren anotados en el Arancel de Aduanas por el peso ó volumen que arrojare la obra hecha ó rematada, de modo que la parte de derechos correspondiente á las mermas ó derechos que resultaren de la construcción ó de la transformación de aquéllos al aplicarse á las obras indicadas, quedaba á beneficio de la Hacienda (2). Análogas disposiciones se dictaron con respecto al Archipiélago filipino por Real decreto de 29 de Diciembre de 1868 (3), y á las islas de Cuba y Puerto Rico por otro decreto de 3 de Diciembre de 1869.

Más tarde se dictaron reglas para el despacho y abanderamiento de buques náufragos, por orden de la Regencia del Reino de 23 de Agosto de 1870 (4), á saber: 1.ª, los dueños de buques náufragos que quisieran exportar los despojos de dichos buques, podían hacerlo con la debida cuenta y razón, entendiéndose por tales despojos, no solamente el casco y arboladura, sino también los objetos de pertrecho y armamento, como son las velas, jarcias, cadenas, etc.; 2.ª, si en vez de exportarlos quería venderlos, se entendería para la práctica de las diligencias necesarias con el Cónsul de su nación; pero éste debía dar parté al Administrador de la Aduana: 1.º, cuando fuese á hacerse la tasación del buque, á fin de que dicho Administrador nombrara un empleado que asistiere á la citada tasación, firmando con los peritos que la hicieren si la encontraban conforme ó consignando su opinión, y dando cuenta á su jefe en

derecho, no contradiciendo su indicada autorización. El buque de que se trata, aunque de nacionalidad española, salió de un puerto español con destino á otro, y vigilado muy de cerca por dos buques de guerra franceses, le apresaron á pocas millas del puerto de salida, sin consideración ni respetos al pabellón español, y por fin los Tribunales franceses declararon la buena presa. De todo ello se deduce que la resolución del Gobierno español fué incompleta, pues según los principios de derecho internacional, los bienes de los mismos particulares, en totalidad, deben mirarse como bienes de la nación con respecto á los demás Estados, y por lo tanto, el Gobierno español debía de haber hecho suyas las reclamaciones del buque apresado, y cuantas reclamaciones parecidas á la del caso indicado se presentaren, hasta obtener su devolución, ó su valor, cuando menos, mostrando toda la energía necesaria para que se le diese la satisfacción debida, que no puede negar nunca una nación á otra, pues en la guerra que dió lugar al apresamiento fué su amiga y ha seguido siéndolo en la paz.

(1) Art. 1.º del decreto de 22 de Noviembre de 1868.
(2) Art. 2.º de id.
(3) Art. 3.º de id.
(4) Art. 4.º de id.
(5) Art. 5.º de id.

(1) Art. 13 del decreto de 22 de Noviembre de 1868.
(2) Art. 14 de id.
(3) *Colección legislativa*, tomo 100, pág. 1072.
(4) *Gaceta de Madrid* de 1.º de Septiembre de 1870.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

caso contrario: 2.°, cuando, terminadas las diligencias, se fuese á proceder á la venta, á fin de que pudiese asistir el mismo Administrador ó persona que le representara. El Cónsul debía además pasar al Administrador copia certificada del acta ó documento en donde constase el precio en que se hubiese vendido el buque ó sus despojos, y que había de servir de base para la exacción de los derechos de Arancel que debía satisfacer el adquirente: 3.ª, si se quería rehabilitar el buque para la navegación, el dueño ó el adquirente debía dar conocimiento de oficio al Administrador de la Aduana: 4.ª, este funcionario debía designar un maestro carpintero de ribera que, en unión con otro designado por la Autoridad de Marina del puerto, procediesen á tasar el buque en lo que realmente valiere en astillero ó varadero para su recomposición, arqueándole por la fórmula legal. Si el interesado se conformase con la tasación, debía firmar el acta de ella con el Administrador, el Contador y los peritos. Si no se conformase, debía declararlo así y procederse á nueva tasación por los mismos peritos asociados de un tercero, que debía nombrar la Junta de agricultura, industria y comercio, si la había en la población, y el Alcalde si no la había. La tasación que así se practicase debía ser obligatoria para la Administración y para el interesado: 5.ª, la reparación ó rehabilitación del buque debía hacerse sin intervención alguna de la Administración: 6.ª, cuando el buque estaba listo para navegar, debía participarlo el interesado al Administrador, manifestando si quería reexportar el buque ó si quería abanderarle. En el primer supuesto, el Administrador debía instruir expediente para la devolución de los derechos que hubiera pagado; y en el segundo supuesto, el mismo funcionario debía ordenar que se practicase una segunda tasación y un nuevo arqueo en la forma establecida en la regla 4.ª: 7.ª, conocido por este medio el valor del buque rehabilitado, debían determinarse los derechos que había de pagar para abanderarse por medio de la siguiente proporción: el valor del buque rehabilitado es á los derechos de Arancel que le corresponden, según su tonelaje, como el valor que tenía antes de rehabilitarse es al cuarto término que expresará los derechos que deben exigirse; sin embargo, si la diferencia entre este término y los derechos íntegros de Arancel no llega al 10 por 100, debían cobrarse íntegros los derechos; y si pasaba del 75 por 100, debía cobrarse el 25 por 100 de los derechos íntegros: 8.ª, los derechos correspondientes á los materiales extranjeros que se introdujeren para la recomposición de los buques náufragos eran devueltos después del abanderamiento, según dispone el decreto de 22 de Noviembre de 1868; pero con la condición de que en las declaraciones se han de expresar los siguientes requisitos: nombre, clase y nación del buque náufrago; indicación de que los materiales se importan para su recomposición y el puerto en que ésta se verifique, entendiéndose que sin estas formalidades no podría disfrutarse del beneficio concedido; y 9.ª, se entendían aplicables dichas reglas á los buques que en Agosto de 1870 se estuvieren rehabilitando, previas las justificaciones que se consideren precisas en cada caso (1).

81.—Por Real orden de 27 de Abril de 1871, teniendo en cuenta lo propuesto por el Ministerio de Estado, y habida consideración á que el decreto de 22 de Noviembre de 1868 aplicado á la Península é islas adyacentes, y los de 29 de Diciembre del mismo año y 3 de Diciembre de 1869, estableciendo análoga legislación para las provincias de Ultramar, tienden de igual manera á favorecer el desarrollo de la marina mercante por medio de la adquisición de buques, sean ó no procedentes del extranjero, se acordó que todos los buques que se adquirieran en otros países y que hicieren su primer viaje á la isla de Cuba ó á las de Puerto Rico y Filipinas con bandera provisional, debían satisfacer los derechos de las mercancías que condujeren como si fuesen éstas en bandera española, pero á condición de que llevaren sus pasavantes y demás documentos expedidos en debida forma con intervención de los respectivos Cónsules, debiendo además llenar inmediatamente las formalidades de matrícula y abanderamiento definitivo (2). Con posterioridad se han dictado varias disposiciones, que más bien pueden considerarse como administrativas, como la Real

(1) *Gaceta de Madrid* de 1.° de Septiembre de 1870.

(2) Real orden de 27 de Abril de 1871; *Colección legislativa*, tomo 106, página 758.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

orden de 2 de Abril de 1878 que dispone que los buques suecos, austriacos, ingleses, italianos, noruegos y franceses que hubiesen de abanderarse en España y hubiesen sido arqueados ya en su nación con arreglo al sistema *Moorson*, no necesitaban arquearse en los puertos de la Península, debiendo exigirse los derechos de Arancel por el número de toneladas inglesas que se midieren según los documentos de á bordo (1). Por otra Real orden de 27 de Enero de 1879, se establece que tomando la Hacienda por base para el pago de derechos en la importación de buques, no la tonelada oficial de arqueo, sino la impropiamente llamada *tonelada métrica* ó sea el metro cúbico, era natural que resultaren grandísimas diferencias entre lo que correspondía satisfacer por un buque antes y lo que se exigió después cuando empezó á regir el nuevo sistema de arqueos, y esto no sólo por la mayor exactitud que en el sistema de medidas usado posteriormente cabía y las diferencias que respecto á descuentos existían igualmente, sino también por la distinta unidad de capacidad adoptada en cada uno de los dos sistemas, el antiguo y el moderno. Así mientras para reducir las toneladas antiguas á metros cúbicos se multiplicaban aquéllas por 1,52, que corresponden á 70,19 piés cúbicos, denominados de la antigua fórmula, para verificar más tarde análoga reducción se multiplicaban las nuevas toneladas por 2,83 metros cúbicos que contiene una. Las diferencias que de aquí resultaban para los adeudos eran evidentes, pues habría buque que arqueado por el método antiguo se registraba con 350 toneladas, y que al establecerse el sistema vigente, y arqueado de nuevo con arreglo al mismo, dió 351,80 toneladas de tonelaje neto, y reducido el antiguo á metros cúbicos, dió 526 ($350 \times 1{,}52$), y el moderno 995 ($351{,}80 \times 2{,}83$); de modo que el mismo buque con el mismo tonelaje oficial antes y después arrojaba, sin embargo, en un caso cerca de un 90 por 100 más de volumen que en otro, y esto consistía que al establecer la Hacienda para el pago de derechos el metro cúbico ó kilolitro en sustitución de la tonelada (70,19 piés cúbicos de Burgos),

(1) Real orden de 2 de Abril de 1878; *Gaceta de Madrid* de 8 de Abril y otra de 1.º de Marzo del mismo año.

no se tuvo en cuenta lo que este divisor significaba en la fórmula de arqueo, para hacer la reducción conveniente en el tipo de los derechos. Además, el antiguo método de arqueo estaba muy lejos de dar la verdadera capacidad del buque en metros cúbicos, mientras el sistema vigente en 1879 la determinaba con toda exactitud, y por tanto, al aplicarse las tarifas que para condiciones tan distintas se fijaron, resultaron derechos muy considerables respecto á los que antes se satisfacían, y esto es por lo que se resolvió se modificara el tipo de los derechos de modo que se pagara por un buque de capacidad determinada, no excediendo á lo que por el mismo se hubiera pagado antes (1). Más tarde se dispuso que todos los buques extranjeros que se abanderaren, sin excepción alguna, debían arquearse con arreglo á las disposiciones del Reglamento de arqueos de 2 de Diciembre de 1874, quedando en su consecuencia sin valor ni efecto el párrafo 4.º de la nota 32 del Arancel de Aduanas y la Real orden de 1.º de Marzo de 1878, y que cuando no se trate del abanderamiento de buques extranjeros ó del pago de derechos por nacionalización de los mismos, y haya, sin embargo, necesidad de conocer la cabida de las embarcaciones, se haga también el arqueo con sujeción al mismo Reglamento, y como previene su art. 26, excepto si se trata de buques suecos, austro-húngaros, ingleses, italianos, noruegos, franceses, alemanes y de los Estados Unidos de América que hubieren sido ya arqueados en su nación con arreglo al sistema Moorson, y á los que se reconociera el tonelaje inscrito en el certificado oficial de arqueo de su respectivo país (2).

82.—Con arreglo al art. 591 del antiguo Código, el comercio

(1) Real orden de 27 de Enero de 1879; *Gaceta de Madrid* de 7 de Septiembre del mismo año.

(2) Real orden de 25 de Junio de 1880; *Gaceta de Madrid* de 14 de Julio de 1880. Acerca de la exención de derechos de introducción, abanderamiento y matrícula de buques adquiridos en el extranjero que se destinan al servicio de correos á Filipinas, véase la sentencia dictada por el Tribunal de lo Contencioso-administrativo de 6 de Julio de 1889, *Gaceta de Madrid* de 12 de Septiembre de 1890. Acerca de los derechos que por Arancel devengan los Cónsules en los expedientes de abanderamiento, dimisión de bandera, cambio de nombre ó forma de un buque, etc., véase Real decreto de 14 de Julio de 1890 reformando los aranceles consulares. *Gaceta de Madrid* de 5 de Agosto.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de un puerto español á otro puerto del mismo reino debía hacerse exclusivamente en buques de la matrícula española, salvas las excepciones hechas ó que se hicieren en los tratados de comercio con las potencias extranjeras. Este comercio suele denominarse de cabotaje (1).

Las naves podían enajenarse libremente por sus propietarios cuando les acomodare, no siendo á extranjeros que no estuvieren naturalizados (2). Esta disposición aparece derogada en su última parte por el decreto del Gobierno Provisional de 22 de Noviembre de 1868, como hemos visto anteriormente (3).

Los Capitanes ó Maestros de las naves no estaban autorizados, por razón de sus oficios, á venderlas, y para hacerlo válidamente, se les había de haber conferido al efecto poder especial y suficiente por el propietario; mas si estando la nave en viaje se inutilizare para la navegación, debía acudir su Capitán ó Maestre ante el Tribunal de Comercio, ó caso de no haberlo, ante el Juez ordinario del puerto donde hiciere su primera arribada, y el Tribunal, constando en forma suficiente el daño de la nave y que no podía ser rehabilitada para continuar su viaje, debía decretar la venta en pública subasta y con

(1) Acerca del comercio de cabotaje, véanse Reales órdenes de 6 de Noviembre de 1817, 3 de Junio de 1826, 24 de Febrero y 21 de Octubre de 1827, Orden de la Regencia del Reino de 12 de Agosto de 1842, Real decreto de 7 de Mayo de 1856, Ordenanzas de Aduanas de 10 de Septiembre de 1857, artículos 252 á 451; Ordenanzas de Aduanas de 15 de Julio de 1870, artículos 154 y siguientes, y Ordenanzas de Aduanas aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884, artículos 185 y siguientes, Apéndice núm. 18 de dichas Ordenanzas y Real orden de 12 de Septiembre de 1887.

Por lo que respecta al cabotaje de la isla de Cuba, véanse las Reales órdenes de 19 de Mayo de 1832, 6 de Diciembre de 1890, Aranceles Aduanales de Puerto Rico, reimpresos en 1840, art. 38.

(2) Art. 592 del antiguo Código de Comercio.

(3) La disposición del art. 592 del antiguo Código de Comercio se conformaba con las Ordenanzas de las matrículas de mar. Más adelante se exigió del dueño de la nave una fianza para asegurar el cumplimiento de la prohibición, no contentándose con que se guardara en los puertos de España, sino haciéndola extensiva á los puertos extranjeros bajo la pena del valor total del buque. Una Real orden de 29 de Septiembre de 1824 derogó esta prohibición, dejando á los dueños en libertad de enajenar las naves, hasta que el Código de Comercio vino á restablecer la prohibición antigua, cuyo art. 592 ha quedado derogado por el 4.° del decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868.

todas las solemnidades establecidas en el art. 608 del antiguo Código de Comercio (1). Abolidos los Tribunales de Comercio, la instancia debía dirigirse á los Tribunales ordinarios (2). En la venta de la nave se entendían siempre comprendidos, aunque no se expresare, todos los aparejos pertenecientes á ella que se hallaren á la sazón bajo el dominio del vendedor, á menos que no hubiere pacto expreso en contrario (3). Bajo la denominación de aparejos se comprende todo lo necesario para la navegación, como lanchas, cables, botes, palos, mástiles, velamen y maquinaria. La Serna y Reus (4) opinan que no se considera comprendido el armamento del buque ni las municiones de guerra ni los víveres; pero en la práctica he visto constantemente entregar el armamento del buque y los víveres y municiones, á no mediar pacto en contrario, por cuyo motivo difiero de la opinión de dichos comentaristas.

Si se enajenare una nave que se hallare á la sazón en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje desde que recibió su último cargamento (5); pero si al tiempo de hacerse la enajenación hubiere llegado la nave al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor, sin perjuicio de que, tanto en uno como en otro caso, puedan los interesados hacer sobre la materia las convenciones que tengan á bien (6). Cuando las naves sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes, por el orden con que se designan:

1.ª Los créditos de la Real Hacienda, si hubiere alguno contra la nave.

2.ª Las costas judiciales del procedimiento de ejecución y venta de la nave.

(1) Art. 593 del antiguo Código de Comercio.

(2) Artículos 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.

(3) Art. 594 del antiguo Código de Comercio.

(4) *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 247, nota 2.ª

(5) Suelen considerarse en este caso los fletes como frutos civiles pendientes y por lo tanto una parte del mismo buque, al que ceden como accesorios (La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 247).

(6) Art. 595 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

3.ª Los derechos de pilotaje, tonelada, ancoraje y demás de puerto.

4.ª Los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcación y cualquiera otro gasto causado en su conservación desde su entrada en el puerto hasta su venta.

5.ª El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave.

6.ª Los empeños y sueldos que se deban al Capitán y tripulación de la nave en su último viaje.

7.ª Las deudas inexcusables que en el último viaje haya contraído el Capitán en utilidad de la nave, en cuya clase se comprende el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto.

8.ª Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construcción de la nave cuando no hubiere hecho viaje alguno; y si hubiere navegado, la parte del precio que aún no esté satisfecha á su último vendedor y las deudas que se hubieren contraído para repararla, aparejarla y aprovisionarla para su último viaje.

9.ª Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto antes de la última salida de la nave.

10. El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave.

11. La indemnización que se deba á los cargadores por valor de los géneros cargados en la nave que no se hubieren entregado á los consignatarios, y la indemnización que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave (1). En caso de no ser suficiente el producto de la venta de la nave para pagar á todos los acreedores de un mismo grado, se dividirá entre éstos á prorrata del importe de sus respectivos créditos la cantidad que corresponda á la masa de ellos, después de haber quedado cubiertos por entero los de las clases preferentes, según el orden detallado (2). Para gozar de la preferencia que en su respectivo grado se marca á los créditos de que hace mención el art. 596, debían de justificarse éstos en la siguiente forma:

(1) Art. 596 del antiguo Código de Comercio. Véanse además los artículos 722, 830, 837, 933, 934, 935, 936, 996, 997, 998 y 1000.

(2) Art. 597 de id.

Los créditos de la Real Hacienda por certificaciones de los Contadores de Rentas Reales.

Las costas judiciales por tasaciones hechas con arreglo á derecho y aprobadas por el Tribunal competente.

Los derechos de tonelada, ancoraje y demás de puerto, por certificaciones detalladas de los jefes respectivos de la recaudación de cada uno de ellos.

Los salarios y gastos de conservación del buque y sus pertrechos, por decisión formal del Tribunal de Comercio que hubiere autorizado ó aprobado después dichos gastos (1).

Los empeños y sueldos del Capitán y tripulación, por liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón de la nave, aprobada por el Capitán del puerto.

Las deudas contraídas para cubrir las urgencias de la nave y su tripulación durante el último viaje, y las que resulten contra la nave por haberse vendido efectos del cargamento, se examinarán y calificarán por el Tribunal de Comercio, y desde su abolición por el Juez de primera instancia en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones que presentare el Capitán de las necesidades que dieron lugar á contraer aquellas obligaciones.

Los créditos procedentes de la construcción ó venta del buque por las escrituras otorgadas á su debido tiempo con las solemnidades que prescribe la Ordenanza de matrículas.

Las provisiones para el apresto, aparejos y vituallas de la nave, por facturas de los proveedores, con el recibo á su pie del Capitán y el visto bueno del naviero, con tal que se hayan protocolizado duplicados exactos de las mismas facturas en la Escribanía de Marina del puerto de donde proceda la nave antes de su salida, ó lo más tarde en los ocho días siguientes é inmediatos á ella.

Los préstamos á la gruesa, por los contratos otorgados según derecho.

(1) Abolidos los Tribunales de Comercio en 1868, la decisión correspondía á los Juzgados de primera instancia.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Los premios de seguros, por las pólizas y certificaciones de los Corredores que intervinieron en ellos.

Y los créditos de los cargadores, por efecto de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral (1).

Los acreedores, por cualquiera de los títulos mencionados en el art. 596, conservaban su derecho expedito contra la nave aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permaneciere en el puerto donde se hizo la venta y sesenta días después que se hizo á la vela, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario (2). Si la venta se hiciere en pública subasta y con intervención de la Autoridad judicial, bajo las formalidades prescritas en el art. 608, se extinguía toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgare la escritura de venta (3). Si se vendiere la nave estando en viaje, conservaban sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores, hasta que la nave regresare al puerto donde estaba matriculada y seis meses después (4). Mientras duraba la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el art. 596 del antiguo Código de Comercio, podía ser embargada á instancia de los acreedores que presentaren sus títulos en debida forma en cualquier puerto donde se hallare, y debía procederse á su venta judicialmente, con audiencia y citación del Capitán en caso de hallarse ausente el naviero (5). Por cualquiera otra deuda que tuviere el propietario de la nave, no podía ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento debía entenderse con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio (6). La nave cargada y despachada para hacer viaje no podía ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que éstas sean, sino por las que se hubiesen contraído para

(1) Art. 598 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 599 de id.
(3) Art. 600 de id.
(4) Art. 601 de id.
(5) Art. 602 de id.
(6) Art. 603 de id.

aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje y no anteriormente, y aun en este caso cesaban los efectos del embargo si cualquiera interesado en la expedición diere fianza suficiente de que la nave regresaría al puerto en el tiempo prefijado en la patente, ó que si no lo verificare por cualquier accidente, aunque fuese fortuito, satisfaría la deuda demandada en cuanto fuese legítima (1).

Las naves extranjeras, surtas en los puertos españoles, no podían ser embargadas por deudas que no hubiesen sido contraídas en territorio español, y en utilidad de las mismas naves (2). Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave no podría ser ésta detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento debía contraerse á la porción que en ella tuviere el deudor y no debía causar estorbo á su navegación (3). Siempre que se hiciere embargo de una nave debían inventariarse detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave (4). No podía rematarse nave alguna en venta judicial, sin que hubiese sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anunciare la venta, y pregonándose por término de tres horas en cada uno de los días primero, diez, veinte y treinta de la subasta. Los carteles debían fijarse en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se hiciere la venta y en la capital del Departamento de Marina á que aquél correspondiere; y tanto en uno como en otro punto debía fijarse un cartel en la entrada de la Capitanía del puerto. La venta debía anunciarse también en todos los diarios que se publicaren en la provincia (5), y debía hacerse constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades descritas. En el remate debía procederse con las solemnidades y en la

(1) Art. 604 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 605 de id. y Real decreto de 12 de Octubre de 1851.
(3) Art. 606 de id.
(4) Art. 607 de id.
(5) Esta parte del artículo cayó en desuso á poco de haberse publicado el Código de Comercio, bastando la publicación en alguno de los principales diarios de la localidad.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

forma que estaba dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales (1). Las dudas ó cuestiones que pudieran sobrevenir entre los copartícipes de una nave sobre las cosas de interés común, debían resolverse por la mayoría, la cual se constituía por las partes de propiedad en la nave que formaren más de la mitad de su valor. La misma regla debía observarse para determinar la venta de la nave, aun cuando lo repugnaren algunos de sus partícipes (2).

83.—Los propietarios de la nave tenían preferencia en el fletamento de ella á precio y condiciones iguales sobre los que no lo fuesen, y si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más partícipes, tendría la preferencia el que tuviese más interés en la nave, y entre partícipes que tuviesen igual interés en ella, debía sortearse el que había de ser preferido (3). La preferencia declarada anteriormente á los partícipes de la nave no les autorizaba para exigir que se variara el destino que por disposición de la mayoría se había prefijado para el viaje (4). También debían gozar los partícipes del derecho de tanteo sobre la venta que alguno de ellos pretendiese hacer de su porción respectiva, proponiéndolo en el término preciso de los tres días siguientes á la celebración de la venta, y consignando en el acto el precio de ella (5). El vendedor podía precaverse contra el derecho de tanteo haciendo saber la venta que tuviese concertada á cada uno de sus coparticipes; y si dentro del mismo término de tres días no la tanteasen, no tenían derecho á hacerlo después de celebrada (6). Cuando la nave necesitara reparación, era suficiente que uno solo de los partícipes exigiese que se verificara, para que todos estuviesen obligados á proveer de fondos suficientes para ello, y si alguno no lo hiciere en el término de los quince días siguientes al en que hubiese sido requerido judicialmente para ello, y todos ó alguno de los demás lo supliese, tenía

(1) Art. 608 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 609 de id.
(3) Art. 610 de id.
(4) Art. 611 de id.
(5) Art. 612 de id.
(6) Art. 613 de id.

derecho el que hiciere este suplemento á que se le transfiriera el dominio de la parte correspondiente al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á ésta correspondiese antes de hacerse la reparación (1). Dicho justiprecio debía hacerse antes de dar principio á la reparación por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el Juez, en el caso que alguna dejare de verificarlo.

84.—Para todos los efectos del derecho sobre que no se hubiese hecho modificación ó restricción por las leyes del Código de Comercio, seguían las naves su condición de bienes muebles (2), y dada la definición del Código civil (3) continúan los buques su naturaleza de bienes muebles, como lo son también con arreglo á las leyes mercantiles, como veremos en el capítulo siguiente. En cambio se consideran bienes inmuebles los diques y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones á permanecer en un punto fijo de un río, lago ó costa (4).

La verdad es que, aunque sean muebles, son muebles semovientes de una naturaleza y condición especial (5).

85.—Además de los modos generales de extinguirse la propiedad de las cosas en general, se pierde el dominio de las naves por *abandono*, por *apresamiento*, por *naufragio*, por *desaparición del mismo en ignorado paradero*, por *quema* y por *desguace*.

Según el vigente Código civil, el poseedor puede perder su posesión por abandono de la cosa, por destrucción ó perdida

(1) Art. 614 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 615 del antiguo Código de Comercio y véase además el art. 343 de la ley de Enjuiciamiento, sobre los negocios y causas de comercio, promulgada en 24 de Julio de 1830.
(3) Artículos 335 á 337 del Código civil.
(4) Punto 9.° del art. 334 del Código civil.
(5) Véase Ercole Vidari, *Corso di Diritto comerciale*, vol. 5.°, Milano, 1892, pág. 394: *Natura giuridica delle navi*. Con gran erudición desarrolla esta materia Arturo Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, tomo 1, París, 1878, pág. 119: *Nature juridique des navires*. Véase también P. Bravard-Veyrières, *Manuel de Droit commercial*, París, 1846, pág. 302: *Des navires et autres bâtiments de la mer considérés comme gage des créanciers*, y B. S. Boulay Paty, *Cours de Droit commercial maritime*, tomo 1, París, 1834, pág. 106: *De la nature des navires et autres bâtiments de mer*.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

total de la misma ó por quedar ésta fuera del comercio (1).

Abandono de nave es el acto por el cual el armador desampara la nave para librarse de la responsabilidad que pesa sobre él por los hechos del Capitán. Si la nave está asegurada, entonces el abandono de ella se arregla también por las disposiciones que rigen respecto del abandono de cosas aseguradas (2). Por virtud del abandono se transfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas (3), siempre que fuese admitido el abandono ó declarádose válido en juicio, correspondiendo al propio asegurador las mejoras ó perjuicios que en ella sobreviniesen desde el momento en que se propuso el abandono (4).

El abandono tiene lugar en los casos de apresamiento (5). En su lugar oportuno ya hemos dicho lo conveniente al apresamiento (6) y más adelante nos ocuparemos del naufragio y

(1) Art. 460 del vigente Código civil.

(2) Arrazola, *Enciclopedia de Derecho*, tomo I, Artículo *Abandono de nave*, pág. 27.

(3) Art. 913 del antiguo Código de Comercio. Véase además Zarzoso, *Diccionario de Legislación y Jurisprudencia mercantil*, Valencia, 1881, artículo *Abandono de naves*, pág. 15, y Bacardí,, *Diccionario del Derecho marítimo de España*, Barcelona, 1861: artículo *Abandono*, págs. 26 y siguientes.

(4) Acerca de las distintas cuestiones á que puede dar lugar el abandono, véase *Limitation de la responsabilité pour l'abandon du navire et du fret*, en Arthur Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, tomo II, Paris, 1880, páginas 70 y siguientes, y table analytique, *Abandon du navire*, pág. 27; tables generales de l'ouvrage, *Droit commercial moritime*, por Arthur Desjardins, Paris, 1890, tomo último. Véase además al tratar del seguro marítimo la parte relativa al abandono de las cosas aseguradas, y Heffter, *Derecho Internacional público de Europa*, traducción de G. Lizarraga, Madrid, 1875; páginas 183 y 184.

(5) Art. 901 del antiguo Código de Comercio.

(6) Acerca del *apresamiento*, véase Vidari, *Diritto commerciale*, vol. 5.°, página 489; Preda Béllica, Arthur Desjardins, *Droit commercial maritime*, números 100, 194, 606, 607, 668, 669, 673, 710, 1270, 1271 y artículo *Prise, table analytique* y correlativos; P. Fiore, *El Derecho internacional codificado y su sanción jurídica*, versión castellana por D. Alejo García Moreno, tomo II, Madrid, 1881, pág. 139 y siguientes, tít. 6.°, *Derecho excepcional en la guerra marítima, Presa de los buques mercantes enemigos*. Acerca del cambio de nacionalidad de un buque cuando es capturado y adjudicado como legítima presa con arreglo á las leyes de la guerra, véase Fiore, ob. cit., tomo I, pág. 324 y en el índice alfabético, *Derecho de presa*.

La cuestión de las presas marítimas ha dado lugar á estudios variadísimos, siendo de oportuna recordación las siguientes fuentes bibliográficas: 1. Bulmerincq, (A.), *Commission des prises maritimes*, Rapport extrait de la *Revue de Droit international et de Legislation comparée*, Gand., 1880.—2 *Code des prises, ou recueil des edits, declarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, reglements*

otros accidentes que producen la pérdida de la nave, como abordaje, choque, varamiento, etc. La *quema* destruye totalmente las naves, á diferencia de las fincas y demás inmuebles, en que siempre queda el terreno. La *quema* y el *desguace* son modos que destruyen las naves, y por consiguiente el dominio y los derechos reales sobre las mismas. Hay casos en que procede la quema y desguace de las embarcaciones. En efecto, la quema ó desguace debe comprender á los buques mayores y menores que se aprehendieren con contrabando en las aguas jurisdiccionales de la nación, siempre que no pudieren ser utilizados directamente en los diferentes ramos del Estado, y por lo que respecta á los buques que se destinen al servicio de éste, no procede indemnizar cantidad alguna á los aprehensores, pero sí abonárseles por los demás que se desguacen el valor en venta de la madera y de los útiles y aparejos, después de deducidos los gastos de esta operación y otros que puedan ocurrir, en el caso de que no prefirieren su quema (1).

et decisions sur la course et l'administration des prises depuis 1400 jusqu'á present, officiel, 2 vol., Paris, 1784.—3. Gessner L. *Zur Reform des Kriegsseerechts*, Berlin, 1875.—4. F. J. Jacobsen, *Seerechts des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt*, Altona, 1815.—5. Jouffroi, *Le droit des gens maritime universel*, Berlin, 1806.—6. Katchenowski. *Prize law, particularly with reference to the duties und obligations of belligerents and neutrals, Translated from the Russian by F. R. Pratt*, London, 1867.—7. Klobutowski St. *Die Seebente oder dos feinliche Private igenthum, Zuv see. Inaugural Dissertation*, Bonn,, 1877, (*Derecho de captura marítima ó la propiedad privada del enemigo en el mar*).—8 G. Fr. de Martens, *Verduch neber Caper, feindliche Nehunmgen und insonderheit Wiederuchmmgen. Nach den Gesetzen, Verttœgen und Gebranchen der Europœischen Seemœchte. (Ensayo sobre el corso, las presas sobre el enemigo, y particularmente las represas, según las leyes, los tratados y los usos de las potencias marítimas de Europa*, Gœttingue, 1795.)—9. A. Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin en l'appropriant á la Legislation nouvelle*, 2 vol., Paris, 1855.—10. Doctor A. C. Wollheim de Fonseca, *Der Deutsche Sechandel und die Franzœsischen Prisen. Gerichte. Ein Beitrag zur Kriegsgeschichte von 1870-71. El comercio marítimo de Alemania y los Tribunales de presas francesas. Datos para la historia de la guerra de 1870-71*, Berlin, 1873.—11. F. Perels, *Manuel de Droit maritime international*, traduit de l'allemand par L. Arendt, Paris, 1884, pág. 333 y siguientes.—12. Abreu, *Tratado jurídico-político sobre las presas de mar*. Cádiz, 1746.

(1) Real orden de 13 de Abril de 1887, expedida por el Ministerio de Hacienda, y Real orden de 27 de Agosto de 1879; *Gaceta de Madrid* de 13 de Septiembre de 1879. Sobre indemnización de los perjuicios abonables en las presas marítimas, véase Real decreto-sentencia del Consejo de Estado de 11 de Julio de 1887; *Gaceta de Madrid* de 30 de Septiembre del mismo año.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO II

De los buques según el vigente Código de Comercio

86.—Se han introducido numerosas y muy radicales innovaciones en todas las materias que abraza la complicada legislación mercantil marítima en el vigente Código de Comercio. Comenzando por los principios vigentes hoy sobre la adquisición de las naves, han desaparecido del mismo las prohibiciones impuestas á los extranjeros para adquirir y conservar buques españoles y para hacer el comercio de cabotaje. En opinión del autor del vigente Código, estas prohibiciones se hallan en oposición con el principio general que declara capaces á los extranjeros para ejercer el comercio libremente y bajo las mismas condiciones impuestas á los españoles, y tienen por principal objeto asegurar un interés público, cual es el que se pretende conseguir por medio de la protección á la industria nacional, que en opinión de aquél no deben tener cabida en un Código de Comercio destinado á fijar y garantizar los derechos privados de los ciudadanos, que nacen de las transacciones mercantiles que celebran (1). Porque en opinión del autor

(1) Tampoco deben tener cabida en el Código de Comercio gran número de disposiciones de carácter civil y administrativo principalmente, que regulan la navegación en general, y en especial la de los buques mercantes, y que, sin embargo, deben tenerse presentes para resolver las distintas cuestiones á que da lugar la vida jurídica marítima, y en especial la mercantil. En este sentido conviene tener presente la legislación de Aguas, la de Puertos, (*Legislación de Puertos*, por D. Timoteo García del Real y D. Aurelio Bentabol y D. Pablo Martínez; Madrid, 1880), las diversas disposiciones acerca de las Juntas de obras de Puertos de la Península y Ultramar (Real decreto de 25 de Septiembre de 1889), las diversas disposiciones acerca del reconocimiento de buques (Real orden de 28 de Diciembre de 1888), inspección de los mismos

ó autores del vigente Código, bien examinada en su fondo la disposición del art. 584 del antiguo Código, que prohibe á los extranjeros adquirir en todo ó en parte la propiedad de una nave española, debiendo enajenarla si recayere en ellos por título hereditario ú otro gratuito, dentro de un breve término, bajo pena de confiscación; la del 590, que sólo permite á los españoles la adquisición de buques de construcción extranjera con la condición de que no medie en el contrato de su adquisición reserva fraudulenta á favor de extranjeros, bajo pena de confiscación; la del 591, que limita el ejercicio del comercio entre puertos españoles, ó sea el de cabotaje, á los españoles con exclusión de los extranjeros, salvas las excepciones hechas en los tratados; y la del 592, que vuelve á reiterar la prohibición de enajenar embarcaciones de ninguna especie á los extranjeros; se comprende desde luego que constituyen otras tantas medidas inspiradas en el pensamiento de proteger á los comerciantes españoles y á la marina mercante, impidiendo la concurrencia de los navegantes extranjeros. Estas disposiciones tienden, por consiguiente, á que todo el comercio marítimo español sea ejercido exclusivamente por los nacionales, con absoluta exclusión de los extranjeros, y forman parte integrante de la legislación económica de nuestro país, como lo demuestran las diversas medidas dictadas con posterioridad á la publicación del referido Código hasta el decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868, que permitió la introducción en los dominios españoles de toda clase de buques construídos en otro país, y que derogó la prohibición impuesta á los extranjeros para adquirir buques nacionales. Siendo, pues, éste un punto que afecta en primer término á los intereses generales de la Nación, y sobre todo al modo de fomentar una industria, como es la de la navegación, materia de suyo expuesta á frecuentes variacio-

(véase la Real orden de 14 de Julio de 1888 reglamentando la inspección y reconocimiento facultativo de los buques de la marina mercante), Juntas de reconocimiento, contratos de servicios postales marítimos (véase acerca de la interpretación de los artículos del contrato de servicios postales marítimos la Real orden de 3 de Febrero de 1890), material de salvamento que deberán llevar los buques mercantes españoles (Reglamento del material de salvamento que deberán llevar los buques mercantes españoles de 11 de Abril de 1890; *Gaceta de Madrid* de 16 de Abril.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

nes, y en la cual influyen causas transitorias y accidentales, es evidente que debe quedar excluída de una ley de naturaleza permanente, como es la contenida en el Código de Comercio.

Dejando aparte lo relativo á las personas que puedan adquirir los buques, y entrando á tratar de los modos de adquirir la propiedad de los mismos, ha sido necesario fijar con más precisión la doctrina vigente sobre este punto, poniéndola en armonia con el nuevo carácter que el Código vigente atribuye al Registro mercantil.

Aunque los buques no puedan dejar de considerarse como cosas muebles, y en este sentido los califica también el Código, concurren en ellos circunstancias que impiden equipararlos de un modo absoluto á los demás bienes de esta clase. De todas las circunstancias que imprimen un carácter especial á los buques, la más notable es la que permite hacer constar su identidad, en medio de las diversas transacciones de que puede ser objeto, al contrario de lo que ocurre en las demás cosas muebles, cuya identidad suele desaparecer por efecto de las modificaciones que sufren y de la mayor facilidad de transformarse y hasta de desaparecer por completo. De estos caracteres físicos que distinguen á los buques de todas las demás cosas muebles, nace la distinta condición jurídica de unos y otros. Así es que, mientras las cosas muebles se transmiten de palabra ó por escrito, sin que quede rastro alguno de las personas que sucesivamente las han poseído, llegandose hasta considerar como verdadero y único dueño al que se halla en posesión de las mismas, no ha sucedido lo propio respecto de los buques, que se hallan sometidos á formalidades especiales para la adquisición y transmisión de su dominio y para hacer constar en todo tiempo las personas á quienes han pertenecido y los gravámenes impuestos sobre ellos.

Inspirándose el proyecto del Código vigente en estos principios, ha modificado la legislación anterior en el sentido de considerar como requisito esencial para la adquisición de buques, el que ésta conste en documento escrito. Y con el objeto de que puedan hacerse efectivas, en todo tiempo, las responsabilidades que contraigan los propietarios, establece el Código que en el Registro mercantil se abra un libro especial para

los buques, en el cual deberán constar, además de la descripción completa de los mismos, los nombres de los dueños, los cambios que sufran en su propiedad, denominación ó en cualesquiera de sus circunstancias esenciales, y la constitución, modificación y cancelación de los derechos reales y demás gravámenes á que se hallen afectos, para lo cual se estimula por medios muy eficaces la inscripción de todos los documentos en que conste la transmisión, enajenación ó gravamen del todo ó parte del buque por cualquiera título ó modo que se verifique, ya sea gratuito ú oneroso, *inter vivos* ó por causa de muerte; atribuyendo tal eficacia á esta inscripción, que mientras el nuevo adquirente de la propiedad ó de algún derecho real impuesto sobre el buque no inscriba su título, continuará reputándose, para los terceros, como dueño absoluto y libre de todo gravamen, el que aparezca como tal en el Registro mercantil.

En consecuencia de esta nueva doctrina sobre la adquisición de la propiedad naval, se han modificado igualmente las disposiciones relativas á la prescripción, considerada como uno de los títulos de adquirir el dominio de los buques. El Código sólo admite la prescripción en el caso de que el poseedor carezca de título, exigiendo dos requisitos, que son, á saber: posesión continua y transcurso de treinta años, pasando desapercibidos para el legislador los requisitos que deben concurrir cuando el poseedor hubiera adquirido el buque por justo título y de buena fe, de quien no tuviese capacidad ó derecho para enajenarlo. Además el término de treinta años es excesivamente largo, y sobre todo anómalo, tratándose de cosas ó bienes que tienen la consideración de muebles. Para suplir aquellos vacíos y rectificar esta gran anomalía en provecho de los intereses del comercio, el Código establece dos distintas prescripciones para la adquisición de buques, una ordinaria y otra extraordinaria. Para la primera se requieren las mismas circunstancias que exige la legislación común para prescribir las cosas muebles en general; son, á saber: justo título, buena fe y posesión continua por tres años, con más el requisito de la anotación del título en el Registro mercantil, con arreglo á los principios fundamentales en materia de inscripción de la pro-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

piedad. La extraordinaria tiene lugar siempre que falta el justo título ó la buena fe, exigiéndose en estos casos que la posesión haya durado diez años, que es un término más que suficiente para presumir que el verdadero dueño consiente tácitamente en que el poseedor adquiera de una manera irrevocable el dominio del buque; y que tampoco debe ser mayor, atendida la necesidad de dar firmeza y seguridad á las transacciones mercantiles.

Consecuente el Código con el sistema adoptado, impone al vendedor de un buque la obligación de entregar al comprador la certificación del contenido de los asientos inscritos en el Registro, relativos al mismo buque enajenado hasta la fecha de la venta. Tiene por objeto esta certificación hacer constar en ella la existencia de ciertos créditos á que se hallan afectos, de una manera especial y priviiegiada, los mismos buques.

A este fin se exige que se inscriban en dicha certificación provisionalmente, para que se formalicen después en el Registro, los documentos que acrediten el valor de los efectos del cargamento vendidos por el Capitán para reparar el buque, la parte de precio que no hubiese 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 las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos y pertrechos del buque, estando en viaje y antes de regresar al puerto de su matrícula. La inscripción de todos estos efectos en la certificación y en el Registro mercantil se verificará á instancia de los acreedores ó del Capitán, según los casos; y para asegurar el cumplimiento de esta obligación, el Código castiga la negligencia de los primeros con la pérdida del carácter privilegiado de sus créditos,y la del segundo, haciéndole personalmente responsable de los créditos perjudicados por su causa.

Con el objeto de garantizar los derechos de tercero, se declara que, vendido un buque, corresponderá el pago de los salarios de la tripulación, salvo pacto en contrario, al comprador ó vendedor que haya de percibir los fletes con arreglo á derecho; se exige la citación del consignatorio ó del asegurador ó de sus representantes en las diligencias que se practiquen á consecuencia de la arribada de un buque que se inutilizare para navegar, y se fija un procedimiento breve y sencillo para justificar los gastos que hiciere el Capitán para aparejar, reparar ó avituallar el buque durante el viaje.

Consecuente el Código con la idea de reducir los términos ó plazos concedidos para el ejercicio de las acciones que nacen de operaciones mercantiles, limita á tres meses el término de seis, señalando á los acreedores que tengan créditos contra un buque que se hubiese enajenado voluntariamente durante el viaje, para que puedan entablar y hacer efectivos sus derechos.

Por último, y prescindiendo de otras reformas realizadas en en esta materia, conviene consignar que el Código reintegra á los Tribunales españoles en la plenitud de su jurisdicción para embargar las naves extranjeras surtas en puertos españoles, en el mero hecho de omitir la disposición del Código antiguo, que la limitaba; con lo cual el vigente ha seguido el ejemplo de los demás Estados, que tampoco establecen esa limitación en sus códigos y leyes mercantiles.

Derecho vigente.

87. No hemos de repetir ahora lo que tenemos dicho en el capítulo anterior respecto á los buques en general y su naturaleza, pues puede considerarse vigente cuanto en el mismo se expresa, en aquello que no se oponga á lo que vamos á indicar.

Los buques mercantes constituyen 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 (1).

Los constructores de buques podrán emplear los materiales

(1) Art. 573 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

Los Capitanes de los vapores trasatlánticos de más de 1.500 toneladas de arqueo total, cuando sean Pilotos, ó los de esta clase que se nombren para encargarse de la parte profesional y náutica, 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 servicios. 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, no excediendo de 500 toneladas, ó de buques de vela que midan más de 250, serán indistintamente de la clase de primeros ó segundos. En los buques de cabotaje de más de 100 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; 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. Queda reservado indistintamente para Pilotos ó patrones el desempeño de tales plazas, á elección de los mismos navieros, en los buques costeros de 100 toneladas ó menor arqueo si son de vela, y 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 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,

(1) Art. 574 del vigente Código de Comercio. Por Real orden de 16 de Marzo de 1892 se aprobó el proyecto de Reglamento del material de respeto que deben llevar los buques de vapor de la marina mercante; *Gaceta de Madrid* de 19 de Marzo de 1892.

quedará limitada la elección á entre los de la clase de Pilotos. Las anteriores disposiciones se entienden sin perjuicio para los individuos que en la actualidad desempeñan mandos de buque, ya sean de vapor ó de vela, y por sus condiciones especiales hayan merecido la confianza de sus navieros ó armadores; pero por si por cualquier circunstancia cesaran en dicho cometido, serán desde luego reemplazados por los de la clase y condiciones que quedan estipuladas. Los navieros ó consignatarios, al proponer á la Autoridad de Marina de 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 (1).

(1) Real orden de 30 de Abril de 1885, *Gaceta de Madrid* de 24 de Julio de 1885.—Queda por virtud de estas disposiciones modificado el art. 9.° del Reglamento de navegación mercante, publicado en el cuaderno 20 de la *Colección Recopilada* y declarado vigente por Real orden de 1.° de Enero de 1885 en el sentido del punto 4.° de que se indica en el texto, y ampliado dicho Reglamento con lo demás que se preceptúa. Por otra Real orden de 11 de Mayo de 1885 (*Gaceta de Madrid* de 24 de Junio de 1885), se declaró que los vapores cuya fuerza de máquina no exceda de 40 caballos nominales, y no se empleen en conducir pasajeros, quedan exceptuados de llevar maquinistas provistos de su correspondiente título, pudiendo en su lugar los armadores embarcar de entre la clase de operarios fogoneros la persona que por su práctica y demás condiciones, reuna la aptitud necesaria para el manejo de las máquinas, ya se dediquen dichos vapores al tráfico interior de puertos ó remolcadores, á la pesca ú otras industrias, ya, en fin, al pequeño cabotaje; debiendo en este último caso, y siempre que salgan fuera de los puertos ó barras de las rías, embarcar dos inviduos para alternar convenientemente en la vigilancia y cuidado de las máquinas, si la travesía ó tiempo empleado por dichos vapores, con arreglo á su andar y circunstancias normales de buen tiempo, excediese de doce horas ó pasase de 90 millas la distancia recorrida; cuya prescripción no deberá ser obligatoria, por tanto, á los que en San Sebastián se dedican á la pesca, lo mismo que en cualquier otra localidad, y por razón de la detención para el ejercicio de su industria, regresen al puerto después de 12 ó más horas, sin que por eso hayan navegado seguidas las marcadas como máximum; y se recomendó con eficacia á los Comandantes de Marina que ejercieran la mayor vigilancia posible respecto al oportuno reconocimiento de las máqui-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1). 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. 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 (2).

Si la enajenación del buque se verificase estando de 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 componen su dotación, salvo en uno y otro caso el pacto en contrario (3).

Si hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españonas y calderas de tales vapores, por lo fácil que es el más rápido deterioro de las mismas, si son manejadas por personal más económico y menos competente que los maquinistas navales ó del comercio, en cuyo sentido deberá entenderse reformado en lo sucesivo el párrafo 3.° del art. 27 del vigente Reglamento de navegación mercante, incluído en el cuaderno núm. 20 de la *Colección Recopilada* y publicado con Real orden de 1.° de Enero del presente año. (*Gaceta de Madrid* de 24 de Junio de 1885.)

El Estado tiene en ciertos casos el derecho de inspeccionar los buques y reconocerlos. Véase la Real orden de 15 de Febrero de 1890, *Gaceta de Madrid* del día 21. En cuanto al pasaje que pueden conducir á su bordo los buques mercantes nacionales y extranjeros y condiciones de equipo de los mismos, véase la Real orden de 8 de Enero de 1890, *Gaceta de Madrid* del día 12.

(1) Art. 575 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 576 de íd.

(3) Art. 577 de íd.

les ó 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 constar, 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 (1).

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:

1.ª Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias á los que deseen interesarse en la subasta.

2.ª 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.

(2) Art. 578 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte días.

3.ª Estos anuncios se repetirán de diez en diez días, y se hará constar su publicación en el expediente.

4.ª Se verificará la subasta el día señalado, con las formalidades prescritas en el derecho común para las ventas judiciales.

5.ª Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos (1).

En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores, tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

1.º Los créditos á favor de la Hacienda pública que se justifiquen mediante certificación oficial de autoridad competente.

2.º Las costas judiciales del procedimiento, según tasación aprobada por el Juez ó Tribunal.

3.º Los derechos de pilotaje, tonelaje y los de mar ú otros de puertos, justificados con certificaciones bastantes de los jefes encargados de la recaudación.

4.º 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.º El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato.

6.º 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.º 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.

(1) Art. 579 del vigente Código de Comercio.

8.º 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 inscrito en el Registro mercantil, ó si fuere de los contraídos para el buque estando de 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.º 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 anotadas 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 arbitral (1).

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 (2).

Otorgada é inscrita en el Registro mercantil la escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extin-

(1) Art. 580 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 581 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

guidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores.

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 (1).

Si encontrándose en viaje necesitare el Capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 8.º y 9.º del art. 580, acudirá al Juez ó Tribunal civil, 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 instruído, 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 (2).

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 aprestar 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 den-

(1) Art. 582 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 583 de id.

tro 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 art. 580, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula (1). Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos del vigente Código de Comercio, seguirán los buques su condición de bienes muebles (2).

(1) Art. 584 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 585 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TÍTULO VIGÉSIMOTERCERO

DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO

CAPÍTULO PRIMERO

De los navieros, según el antiguo Código de Comercio.

88.—Naviero ó armador es el comerciante ó sociedad mercantil á cuyo nombre y bajo cuya responsabilidad inmediata y directa corre la expedición de una nave. Con frecuencia se reunen en una misma persona los conceptos de propietario y de armador; pero también sucede muchas veces que están separados, como cuando el dueño de un buque no tiene aptitud ni condiciones para ejercer el comercio. Por lo dicho se ve que no podrá ser naviero quien no tuviera la capacidad legal que exigía el ejercicio del comercio (1). Todos los navieros tenían que inscribirse necesariamente en la matrícula de comercio de su provincia, y sin este requisito no podían habilitarse sus naves para la navegación (2). Al naviero pertenecía privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamentos y viajes; y el Capitán ó maestre de la nave debía arreglarse á las instrucciones y órdenes que reci-

(1) Art. 616 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 617 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

biere del mismo, quedando responsable de cuanto hiciere en contravención de ellas (1). También correspondía al naviero hacer el nombramiento y ajuste del Capitán: pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos los partícipes (2). Podían los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de Capitán ó maestre de sus naves, sin que lo estorbare la repugnancia de ningún copropietario, á menos que no sea matriculado, cuya cualidad le daba la preferencia. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios que fuesen ambos matriculados, era preferido el que tuviese más interés en el buque, y

(1) Art. 618 de id. Véase también el art. 641 y la sentencia del Tribunal Supremo de 30 de Mayo de 1863. Con arreglo á la doctrina sustentada en esta sentencia, las únicas atribuciones que con arreglo al antiguo Código de Comercio competen á los navieros, son sólo las relativas á la nave, su administración, fletamento y viajes, pero no para disponer por sí y sin autorización de los cargadores del cargamento que la nave conduzca; que el naviero que, excediéndose de sus atribuciones, da poder por sí á una tercera persona para que disponga del cargamento según lo tenga por conveniente, abusa de sus facultades y debe responder de los perjuicios que por esta razón se irroguen á los cargadores; que aunque el naviero fuera socio de los cargadores y aun director de la Sociedad, sin consentimiento expreso de sus consocios, no puede disponer de cosas pertenecientes á la Sociedad, según lo terminantemente dispuesto en el art. 322 del Código de Comercio; que aunque la Sociedad que forme el naviero con los cargadores sea accidental ó de las conocidas con el nombre de cuentas en participación y que, por lo tanto, puedan contraerse privadamente por escrito ó de palabra, no estando sujetas en su formación á ninguna solemnidad, y sin embargo de que, conforme al art. 356 del Código de Comercio, en dichas Sociedades no puede adoptarse una razón comercial común á todos los partícipes, ni usarse de más crédito directo que el del comerciante que las hace y dirige en su nombre y bajo su responsabilidad, no por eso ha de entenderse que no las son aplicables las demás reglas y disposiciones legales que son de la naturaleza de semejantes contratos y que determinen las relaciones de los socios entre sí y los deberes de éstos respecto de la administración de los intereses comunes; y que en el art. 358 del expresado Código sólo se establece que la liquidación de las Sociedades accidentales se ha de hacer por el socio que dirigió la negociación, y la época y modo de rendir las cuentas. (Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 30 de Mayo de 1863; tomo 8.°, Sección de *Jurisprudencia civil* que publica la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, pág. 374).

(2) Art. 619 de id. Esta mayoría debía entenderse con respecto al interés que tuviesen en el buque con arreglo al art. 609 y en las vacantes accidentales podían los Cónsules nombrar Capitanes. (Véase el núm. 12 del art. 86 del Reglamento de 31 de Mayo de 1870, y La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 259.

si ambos tenían igual porción en él, había que sortearse el que debía serlo (1).

Obedeciendo al principio universalmente reconocido de que el propietario de una nave debe responder de los actos del Capitán, si que también de los actos de la persona que durante el viaje se haya subrrogado en lugar del Capitán (2), consignó el antiguo Código de Comercio que el naviero era responsable de las deudas y obligaciones que contraía el Capitán de su nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla; y no podía eludir esta responsabilidad alegando que el Capitán se excedió de sus facultades ú obró contra sus órdenes é instrucciones, siempre que el acreedor justificare que la cantidad que reclama se invirtió en beneficio de la nave (3). También recaía sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que hubiese dado lugar la conducta del Capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podía salvarse de ella haciendo abandono de la nave, con todas las pertenencias y los fletes que hubiese devengado en el viaje (4). No era responsable el naviero de ningún contrato que hiciere el Capitán en su provecho particular, aunque se sirviere de la nave para su cumplimiento, ni de las obligaciones que hubiere contraído fuera de los límites de sus atribuciones sin una autorización especial, ni de las que no se hubiesen formalizado con las solemnidades prescritas por las leyes como condiciones esenciales para su validación (5). Tampoco tenía responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometieren el Capitán y la tripulación; y sólo había lugar por razón

(1) Art. 620 del antiguo Código de Comercio. Véanse además los artículos 635 y 636 de id.

(2) V. Domenico Alberto Azuni, *Dizionario universale ragionato della Giurisprudenza Mercantile*, tomo III, in Nizza, 1788, pág. 377. «... dal che tutto si deduce il principio universalmente stabilito, che li proprietari d'una nave debbano rispondere non solamente dei fatti del capitano da essi loro preposto, ma ben anche dei fatti di colui che pendente il viaggio sia stato surrogato per capitano.»

(3) Arts. 621 del antiguo Código. Véase además la ley de Enjuiciamiento sobre los negocios y causas de comercio de 24 de Julio de 1830, art. 350; y los 642, 686, 984, 992 y 993 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 622 del antiguo Código de Comercio. Véanse además los artículos 998, 1000. 624 y 798 del mismo.

(5) Art. 623 de id. Véase también el 825.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de ellos á proceder contra las personas y bienes de los que resultaren culpados (1). El naviero debía indemnizar al Capitán de todos los suplementos que había hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que hubiere obrado con arreglo á sus instrucciones, ó en uso de las facultades que legítimamente le compitieren (2). Antes de hacerse el buque á la vela podía el naviero despedir á su arbitrio al Capitán é individuos de la tripulación cuyo ajuste no tuviere tiempo (3) ó viaje determinado, pagándoles los sueldos que tuvieren devengados, según sus contratos y sin otra indemnización, como ésta no se fundase en un pacto expreso y determinado. Despidiéndose al Capitán ú otro individuo de la tripulación durante el viaje, debía abonárseles su salario hasta que regresaren al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que no hubieren cometido delito que diera justa causa para despedirlos, ó les inhabilitara para desempeñar su servicio (4). Cuando los ajustes del Capitán é individuos de la tripulación con el naviero tuvieren tiempo ó viaje determinado, no podían aquéllos ser ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, hurto, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó su cargamento por dolo ó negligencia manifiesta ó probada (5). Siendo copropietario del buque el Capitán de la nave, no podía ser despedido sin que el naviero le reintegrara el valor de su porción social, que en defecto de convenio de las partes debía estimarse por peritos nombrados por ellas mismas, ó de oficio si no lo verificaren (6). Si el Capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial del acta de sociedad, no se le podía privar de su cargo sin causa grave (7). El naviero no podía contratar ni admitir más carga de la que correspondía á la cavidad que estaba detallada á su nave en la

(1) Art. 524 del antiguo Código. Véase también el 679 y el 935.
(2) Art. 625 de id.
(3) Arts. 626 y 703, 704, 707, 708 y 711 de id.
(4) Art. 627 del antiguo Código, y además 708, 704 y 713.
(5) Arts. 626, 704, 707 y 711 de id.
(6) Art. 629 de id.
(7) Art. 630 de id.

matrícula; y si lo hiciere, quedaba responsable de los perjuicios que se siguiesen á los cargadores (1). Si un naviero contratare más carga de la que debía llevar su nave, atendida su cavidad, debía indemnizar á los cargadores, á quienes dejare de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubieren sobrevenido (2). Todo contrato entre el naviero y el Capitán debía caducar, en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le correspondiere, según los pactos hechos con el naviero. La nave vendida queda obligada á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la repetición contra el vendedor, resultare éste insolvente. (3).

(1) Arts. 631 y 751 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 632 de id.
(3) Art. 633 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPITULO II

De los propietarios del buque y de los navieros, según el vigente Código de Comercio.

89.—Varias son las dudas á que dan motivo las disposiciones del Código de Comercio antiguo acerca de la naturaleza jurídica que respectivamente ostentan, en el comercio marítimo, las personas á quienes pertenece el dominio de la nave, y aquellas que tienen su exclusiva administración, así como las reglas por que se debe gobernar la asociación que produce el condominio de un buque entre los copartícipes; cuyas dudas ha tratado de resolver el vigente, procurando inspirarse en los verdaderos principios del Derecho y en la vida real del comercio marítimo.

Sabido es que el dominio de un buque puede pertenecer á cualquiera, ya sea español ó extranjero, mayor ó menor de edad, aunque no sea comerciante. Todas estas personas tienen aptitud para adquirir y poseer los buques; pero no la tienen igualmente para dirigir la explotación de los mismos, ó sea para emplearlos ó utilizarlos en especulaciones mercantiles. Por eso, desde los tiempos más antiguos, la costumbre de los pueblos marítimos ha sido poner al frente de todo buque que trata de emprender la navegación, una persona caracterizada y adornada de ciertos requisitos, la cual se constituye responsable de todos los actos y operaciones relacionados directa ó indirectamente con el mismo buque. Esta persona puede ser el propietario, si quiere y reune las condiciones legales, ó un tercero, á quien el primero confiere el mandato ó comisión de administrar la nave, en su nombre, por todo el tiempo que dure el viaje. El Código antiguo no determina el carácter jurí-

dico del naviero, cuando no es el mismo propietario del buque; cuya omisión subsana el vigente, declarando, de acuerdo con los principios del derecho marítimo, que se entiende por naviero la persona encargada de avituallar y representar el buque en el puerto en que se halle, la cual es el verdadero y único representante de la propiedad del mismo, esto es, de los derechos que tiene el dueño sobre el buque. Queda, pues, con esta declaración resuelta la duda que nacía de la extensión que debía darse á la responsabilidad del naviero y del propietario, la cual limita el Código vigente al valor del buque y demás objetos reputados como accesorios. Este carácter de mandatario que para un negocio concreto y determinado tiene el naviero, lo robustece el mismo Código al autorizarle para gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al buque en el viaje para que fué contratado, y al prohibirle que disponga un nuevo viaje, ajuste nuevo flete ó asegure el buque, sin previo permiso del propietario, so pena de responder de los actos y contratos que ejecutare excediéndose de los límites de su mandato; si bien en cuanto al seguro hay que tener presente que pudiendo celebrarse por un tercero, que no sea el dueño, y tratándose de un acto provechoso para el mismo, producirá todos sus naturales efectos, y además el de responder subsidiariamente el naviero de la solvencia del asegurador, toda vez que obró sin autorización del dueño.

Como consecuencia de la doctrina consignada acerca de la personalidad del naviero, cuando es distinta de la del propietario, se declara que ambos responden civilmente de los actos legítimos del Capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que los créditos contraídos se hubiesen invertido en beneficio del buque, y respecto de las últimas, aunque se hubiese excedido el Capitán en sus atribuciones, porque esta responsabilidad, que se impone al propietario, no es más que la aplicación de los principios del derecho común sobre el contrato de mandato y el cuasi contrato de gestión de negocios, con arreglo á los cuales el mandante responde de los actos ejecutados por el mandatario y el dueño viene obligado á indemnizar los gastos hechos por un extraño en provecho suyo.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

El Código vigente al aplicar estos principios se inspira también en los intereses del comercio marítimo, que quedarán más asegurados ofreciendo á todo el que contrata con el naviero ó Capitán del buque la garantía real del mismo, cualesquiera que sean las facultades ó atribuciones de que se hallen investidos.

Aunque el Código antiguo ha comprendido la necesidad de dictar algunas reglas especiales sobre el modo de ejercer los derechos del dominio cuando éste viene á recaer en varias personas, sin haber precedido pacto ó convenio especial, son tan insuficientes las disposiciones que consagra á este particular, que quedan sin resolver varias cuestiones relacionadas con la administración de un buque *pro indiviso*. La necesidad de llenar este vacío es tanto mayor cuanto que el condominio de una nave nace con frecuencia de actos en que no se estipula regla alguna, unas veces porque los copartícipes fían á la costumbre establecida las reglas por que han de regirse, como sucede al tratarse de la construcción de un buque, y otras veces porque, sin preceder pacto ó contrato alguno, recae la propiedad en varias personas, como acontece en las herencias, concursos y quiebras.

De acuerdo, pues, con los principios del derecho, declara el Código vigente en primer lugar, que por el mero hecho de hallarse dividida la propiedad de un buque entre dos ó más personas, se presume constituída una compañía entre los copropietarios; y para que no se dude acerca de la naturaleza jurídica de esta sociedad tácita ó presunta, se declara igualmente que la responsabilidad de cada uno de éstos será en proporción al interés ó participación que tengan en el buque, y aun de esta responsabilidad podrán eximirse haciendo abandono, ante Notario, de la parte de propiedad que les corresponda. De este principio general se deduce, y así se declara, que en dicha proporción quedarán obligados á las resultas de los actos que ejecute el Capitán, los gastos de reparación del buque y á los demás que fuesen necesarios para la navegación.

En cuanto á la manera de funcionar esta asociación de condueños, si bien el Código actual reproduce el principio de que prevalecerá el acuerdo de la mayoría, se alteran las reglas para

computarla. Según el Código antiguo, ésta se constituye por las partes de propiedad del buque que compongan más de la mitad de su valor, lo cual quiere decir por mayoría absoluta, pero sin indicar la manera de fijar ó determinar las partes que componen el valor total del buque. El Código vigente subsana esta omisión, estableciendo una regla muy sencilla, que consiste en tomar por base la parte menor que corresponda á un dueño, cuya porción mínima dará derecho á un voto, y concediéndose á los demás partícipes tantos votos cuantas sean el número de partes que posean iguales á la menor. Fundándose el Código vigente en que la complicación de los asuntos á que da lugar el dominio y la administración de un buque, puede en algunas ocasiones producir tal diversidad de pareceres, que sea difícil, si no imposible, obtener en muchos casos mayoría absoluta, lo cual produciría dilaciones y entorpecimientos que al cabo redundarían en perjuicio de todos, ha adoptado el principio de la mayoría relativa, que es más fácil de reunir, y por cuyo medio se logrará imprimir más actividad y decisión á los asuntos.

Para alcanzar estos resultados es indispensable declarar obligatorios para la minoría todos los acuerdos de la mayoría sobre la gestión y administración del buque, sin que en ningún caso pueda aquélla imponer su ley, como sucede según el Código antiguo, que autoriza á un solo partícipe para obligar á los demás á costear la reparación del buque. Sin embargo, como sería injusto obligar á los partícipes á hacer desembolsos de importancia ó que no pudiesen realizar, se otorga á los que se opusieron á los acuerdos de la mayoría un recurso que la práctica tiene establecido, y que consiste en renunciar á su participación en el buque, la cual adquirirán forzosamente los demás copropietarios, previa tasación; recurso muy eficaz, por otra parte, para detener é impedir las resoluciones apasionadas ó maliciosas de la mayoría. Y con el mismo elevado propósito se concede á cada partícipe, por mínimo que sea su interés en el buque, el derecho de poner su veto á los acuerdos de la mayoría para enajenar el buque en favor de cierta persona y bajo las condiciones convenidas con la misma. La oposición de un solo partícipe hará ineficaces semejantes acuer-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dos, pues, para ejecutarlos, exige el Código vigente la unanimidad de todos los condueños. Cuando no pueda obtenerse y la mayoría persistiere en la enajenación del buque, deberá verificarse ésta en pública subasta.

En los buques cuyo dominio corresponde á diferentes partícipes, es de absoluta necesidad el nombramiento de un gestor que haya de representarles con el carácter de naviero, el cual deberá ser elegido por acuerdo de la mayoría de los partícipes, quienes, de igual modo, podrán separarle del cargo cuando lo estimen conveniente. Y con el objeto de llenar otro vacío que existe en el Código antiguo acerca de las obligaciones que debe cumplir el naviero, cuando termina su cometido, el vigente consigna varios preceptos tomados de los usos y costumbres del comercio marítimo. Con arreglo á estos preceptos, el naviero, á la terminación de cada viaje, rendirá cuenta del resultado del mismo, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los asociados los libros y correspondencia; éstos aprobarán ó desecharán la cuenta, prevaleciendo el acuerdo de la mayoría, el cual constituirá un título ejecutivo, previo el reconocimiento de las firmas, y en virtud de este acuerdo podrán reclamar el saldo que á su favor resulte, respectivamente, el naviero ó los condueños, quedando obligados todos por el que apareciere en contra suya. A los socios que disintieren se les reservan, como es de estricta justicia, las acciones civiles ó criminales que les competan, las cuales podrán entablar posteriormente; única compensación que se otorga á los que se consideren víctimas de los abusos de una mayoría dominante y arbitraria (1).

Derecho vigente.

90.—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.

(1) Exposición de motivos que precede al vigente Código de Comercio.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle (1).

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 (2).

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 (3).

Si dos ó más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituída 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 (4).

(1) Art. 586 del vigente Código de Comercio. Acerca del reconocimiento de los buques periódicos y extraordinarios, responsabilidad de los Capitanes, patrones, armadores y propietarios de los buques, véase la Real orden de 1.° de Abril de 1889.

(2) Art. 587 del vigente Código de Comercio.

(3) Art. 588 de id.

(4) Art. 589 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

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 (3).

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 tuvieren la misma, decidirá la suerte (4).

Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarles con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó naviero será revocable á voluntad de los asociados (5).

(1) Art. 590 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 591 de id.
(3) Art. 592 de id.
(4) Art. 593 de id.
(5) Art. 594 de id.

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.

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio (1).

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.

Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte (2).

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 (3).

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 contratare el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador (4).

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 (5).

(1) Art. 595 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 596 de id.
(3) Art. 597 de id.
(4) Art. 598 de id.
(5) Art. 599 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

El naviero indemnizará al Capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque (3).

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 (4).

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 (5).

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 (6).

(1) Art. 600 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 601 de id.
(3) Art. 602 de id.
(4) Art. 603 de id.
(5) Art. 604 de id.
(6) Art. 605 de id.

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, en la forma que establece la ley de Enjuiciamiento civil (1).

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 (2).

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 (3).

(1) Art. 606 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 607 de id.
(3) Art. 608 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO III

De los capitanes, según el antiguo Código.

91.—El Capitán de la nave había de ser natural y vecino de los Reinos de España y persona idónea para contratar y obligarse (1). Los extranjeros no podían serlo si no tenían carta de naturaleza, debiendo además prestar fianza equivalente á la mitad cuando menos del valor de la nave que capitaneen (2). Podía tripularse una parte del buque con extranjeros á falta de nacionales con anuencia del Cónsul ó Autoridades de marina, pero el Capitán debía ser español (3). En cuanto á la pericia que había de tener el capitán en el arte de la navegación, su examen y demás requisitos necesarios para ejercer este cargo, debía estarse á lo que prescriben las Ordenanzas de matrícula de gente de mar (4). El naviero que se reservare ejercer la capitanía de su nave y no tuviere la patente de Capitán con arreglo á dichas Ordenanzas, debía limitarse á la administración económica de ella, valiéndose para cuanto tuviere relación con la navegación de un Capitán probado y autorizado en los términos que aquéllas previenen (5). El Capitán que sea natural de España estará ó no obligado á dar fianzas, según lo que sobre ello contrate con el naviero; y si éste le relevase de darlas, no se le podrán exigir por otra

(1) Art. 634 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 634 de id.
(3) Art. 5.° del Real decreto de 22 de Noviembre de 1868.
(4) Art. 635 del antiguo Código de Comercio.
(5) Art. 636 de id.

persona (1). 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 (2). Toca al Capitán proponer al naviero las personas del equipaje de la nave, y éste tiene el derecho de elegir definitivamente las que hayan de tripularla; pero no podrá obligar al Capitán á recibir en su equipaje persona alguna que no sea de su contento y satisfacción (3). Con respecto á la facultad que compete al Capitán para imponer penas correccionales contra los que perturben el orden en la nave, cometan faltas de disciplina ó dejen de hacer el servicio que les compete, se observará lo que previenen los Reglamentos de la marina (4). No estando presentes el naviero ni el consignatario de la nave, estaba autorizado el Capitán para contratar por sí los fletamentos bajo las instrucciones que tenga recibidas, y procurando con la mayor solicitud y esmero el fomento y prosperidad de los intereses del naviero (5). El Capitán debía de tomar por sí las disposiciones convenientes para mantener la nave pertrechada, provista y municionada, comprando á este efecto lo que considerare de absoluta necesidad, siempre que las circunstancias no le permitieren solicitar previamente las instrucciones del naviero (6). En casos urgentes durante la navegación, podría el Capitán disponer las reparaciones en la nave y en sus pertrechos que sean absolutamente precisas para que pueda continuar y acabar su viaje, con tal que si llegare á puerto donde hubiere consignatario de la misma nave, obrare con acuerdo de éste. Fuera de este caso, no tenía facultad para disponer por sí obras de reparación, ni otro gasto alguno para habilitar la nave, sin que el naviero consintiera la obra y aprobare el presupuesto de su costo (7). Cuando el Capitán se hallare sin fondos pertenecientes á la nave ó á sus propietarios para costear las reparaciones, rehabilitación y

(1) Art. 637 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 638 de id. Véase además el 679.
(3) Art. 639 de id.
(4) Art. 640 de id.
(5) Art. 641 de id. Véase además el art. 750.
(6) Art. 642 de id. Véanse además los artículos 621, 686 y 915.
(7) Art. 643 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

aprovisionamiento que puedan necesitarse en caso de arribada, acudirá á los corresponsales del naviero si se encontraren en el mismo puerto, y en su defecto á los interesados en la carga; y si por ninguno de estos medios pudiese procurarse los fondos que necesitare, está autorizado para tomarlos á riesgo marítimo ú obligación á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, con previa licencia del Tribunal de Comercio del puerto donde se halle, siendo territorio español (1), ó del Juez de primera instancia del mismo puerto (2), desde que en 1868 se abolieron los Tribunales de Comercio, y en país extranjero, del Cónsul si lo hubiere, ó no habiéndolo, de la Autoridad que conozca de los asuntos mercantiles. No surtiendo efecto este arbitrio, podía echar mano de la parte del cargamento que bastare para cubrir las necesidades que fuesen de absoluta urgencia y perentoriedad, vendiéndola con la misma autorización judicial y en pública subasta (3). Estando ya la nave despachada para hacerse á la vela, no podía ser detenida por deudas del Capitán, á menos que éstas procedieren de efectos suministrados para aquel mismo viaje, en cuyo caso se le admitiría también la fianza prevenida en el art. 604 del antiguo Código de Comercio. Esta disposición tenía lugar con todos los demás individuos de la tripulación (4). Los Capitanes tenían obligación de llevar asiento formal de todo lo concerniente á la administración de la nave y ocurrencias de la navegación en tres libros encuadernados y foliados, cuyas fojas debían rubricarse por el Capitán del puerto de la matrícula de embarco (5). En el primero, que debía titularse *de cargamentos,* se anotaba la entrada y salida de todas las mercaderías que se cargaren en la nave, con expresión de las marcas y números de los bultos, nombres de cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, y fletes que devengaren. En este mismo libro debían sentarse también los nombres, procedencia y destino de todos

(1) Art. 644 del antiguo Código de Comercio.
(2) Artículos 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.
(3) Art. 644 del antiguo Código de Comercio y véanse además los artículos 813, 826 y 935 de id.
(4) Art. 645 del antiguo Código de Comercio.
(5) Art. 646 de id.

los pasajeros que viajaren en la nave. En el segundo, con el título de *cuenta y razón,* debía llevarse la de los intereses de la nave, anotando artículo por artículo lo que recibiere el Capitán y lo que expendiere por reparaciones, aprestos, vituallas, salarios y demás gastos que se ocasionaren, de cualquier clase que fueren, sentándose en el mismo libro los nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulación, sus sueldos respectivos, cantidades que perciban por razón de ellos, y las consignaciones que dejaren hechas para sus familias. En el tercero, que se nombraba *diario de navegación,* se anotaban día por día todos los acontecimientos del viaje y las resoluciones sobre la nave ó el cargamento que exigiere el acuerdo de los oficiales de ella (1). Si durante la navegación muriese algún pasajero ó individuo del equipaje, debía poner el Capitán en buena custodia todos los papeles y pertenencias del difunto, formando un inventario exacto de todo ello, con asistencia de dos testigos, que debían ser algunos de los pasajeros, si los hubiere, ó en su defecto individuos de la tripulación (2).

92.—Antes de poner la nave á la carga debía hacerse un reconocimiento prolijo de su estado por el Capitán y oficiales de ella y dos maestros de carpintería y calafatería, y hallándola segura para emprender la navegación á que se le destinare, debía extenderse por acuerdo en el libro *de resoluciones;* y en el caso contrario, debía suspenderse el viaje hasta que se hicieren las reparaciones convenientes (3). En ningún caso debía desamparar el Capitán la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos. Estando en viaje, no podía pernoctar fuera de ella sino por ocupaciones graves que procedieren de su oficio, y no de sus negocios propios (4). El Capitán que llegare á un puerto extranjero, debía presentarse al Cónsul español en las veinticuatro horas siguientes á haberle dado plática, y debía hacer declaración ante el mismo del nombre, matrícula, procedencia y destino de su buque, de las mercaderías que

(1) Art. 646 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 647 de id.
(3) Artículos 648, 588, 779, 983 y 984 de id.
(4) Art. 649 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

componían su carga y de las causas de su arribada, recogiendo certificación que acreditare haberlo así verificado, y la época de su arribo y de su partida (1). Cuando un Capitán tomare puerto por arribada en territorio español, debía presentarse inmediatamente que saltare en tierra al Capitán del puerto y declarar las causas de la arribada. La misma Autoridad, hallándolas ciertas y suficientes, debía darle certificación para guarda de su derecho (2). El Capitán que habiendo naufragado su nave, se salvare solo ó con parte de la tripulación, debía presentarse á la Autoridad más inmediata y hacer relación jurada del suceso. Esta debía comprobarse por las declaraciones que mediante juramento debían dar los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado, y el expediente original debía entregarse al mismo Capitán para guarda de su derecho. Si las declaraciones de la tripulación y pasajeros no se conformaren con la del Capitán, no hará fe en juicio la de éste, y en ambos casos queda reservada á los interesados la prueba en contrario (3). Cuando se hubieren consumido las provisiones comunes de la nave antes de llegar á puerto, podía el Capitán, de acuerdo con los demás oficiales de ésta, obligar á los que tuvieren víveres por su cuenta particular á que los entregaren para el consumo común de todos los que se hallaren á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más tarde en el primer puerto donde arribare (4). No podía el Capitán cargar en la nave mercadería alguna por su cuenta particular sin permiso del naviero, ni podía permitir que ningún individuo de la tripulación lo hiciese sin el mismo consentimiento (5). Tampoco podía el Capitán hacer pacto alguno público ni secreto con los cargadores que cediere en beneficio particular suyo, sino que todo cuanto produjere la nave, bajo cualquier título que fuese, había de entrar en el acervo común de los partícipes en los productos (6). El Capitán que navegare á flete

(1) Art. 650 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 651 de id.
(3) Arts. 652 y 670 de id.
(4) Art. 653 de id.
(5) Art. 654 de id.
(6) Art. 655 de id.

común ó al tercio, no podía hacer de su propia cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, pertenecerá la utilidad que resulte á los demás interesados, y las pérdidascederán en su perjuicio particular (1); y si habiéndose concertado para un viaje, dejare de cumplir su empeño, sea porque no emprenda el viaje, ó sea abandonando la nave durante él, además de indemnizar al naviero y cargadores todos los perjuicios que les sobrevinieren por ello, quedaba inhábil perpetuamente para volver á capitanear nave alguna (2), siendo sólo excusable caso de que le sobreviniere algún impedimento físico ó moral que le imposibilitara cumplir su empeño. No era permitido al Capitán hacerse sustituir por otra persona en el desempeño de su encargo sin consentimiento del naviero; y si lo hiciere, quedaba responsable de todas las gestiones del sustituto, y el naviero podía deponer á éste y al que lo nombró, exigiéndole las indemnizaciones á que se hubiere hecho responsable (3). Desde todo puerto donde el Capitán cargare la nave, debía remitir al naviero un estado exacto de los efectos que hubiere cargado, nombres y domicilios de los cargadores, fletes que se devengaren y cantidades tomadas á la gruesa. En el caso de no encontrar medios de dar este aviso en el puerto donde recibiere la carga, debía de verificarlo en el primero adonde arribare, en que hubiese facilidad para ello (4). También debía dar el Capitán noticia puntual al naviero de su arribo al puerto de su destino, aprovechando el primer correo ú otra ocasión más pronta si la hubiere (5). Cuando por cualquier accidente de mar perdiere el Capitán toda esperanza de salvar la nave y se creyera en el caso de abandonarla, debía oir sobre ello á los demás oficiales de la nave y debia estarse á lo que decidiese la mayoría, teniendo el Capitán voto de calidad. Pudiendo salvarse en el bote, debía procurar llevar consigo lo más precioso del cargamento, recogiendo indispensablemente los libros de la nave, siempre que hubiese posibilidad de hacerlo. Si los

(1) Artículos 656, 313 y 314 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 657 de id.
(3) Art. 658 de id.
(4) Art. 659 de id.
(5) Art. 660 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

efectos salvados se perdieren antes de llegar á buen puerto, no debía hacérsele cargo alguno por ellos, justificando en el primero adonde arribase que la pérdida procedió de caso fortuito inevitable (1).

No podía el Capitán tomar dinero á la gruesa ni hipotecar la nave para sus propias negociaciones. Siendo copartícipe en el casco y aparejos, podía empeñar su porción particular, siempre que no hubiese tomado antes gruesa alguna sobre la totalidad de la nave, ni existiere otro género de empeño ó hipoteca á cargo de ésta. En la póliza del dinero que tomare el Capitán copropietario en la forma sobredicha, debía expresar necesariamente cuál es la porción de su propiedad sobre que fundare la hipoteca expresa. En caso de contravención, era de cargo privativo del Capitán el pago del principal y costas, y podía el naviero deponerlo de su empleo (2). El Capitán, luego que hubiere fletado la nave, debía ponerla franca de quilla y costado, apta para navegar y recibir la carga en el término pactado con el fletador (3). Estando la nave fletada por entero, no podía el Capitán recibir carga de otra persona sin anuencia expresa del fletador, y si lo hiciere, podría éste obligarle á desembarcarla y exigirle los perjuicios que se le hubiesen seguido (4). No podía permitir el Capitán que se pusiera carga sobre la cubierta del buque sin que consintieran en ello todos los cargadores, el mismo naviero y los oficiales de la nave, y era bastante que cualquiera de estas partes lo resistiere para que no se verificase, aunque los demás lo consintieren (5). Las obligaciones impuestas á los navieros por los arts. 631 y 632 del antiguo Código de Comercio, son extensivas á los Capitanes en las contratas que hagan sobre fletes (6).

93.—Una de las obligaciones del Capitán era mantenerse en su nave con toda su tripulación, mientras se estuviere cargando (7). Después de haberse fletado la nave para puerto de-

(1) Arts. 661 y 987 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 662, 822 y 825 de id.
(3) Art. 663 de id.
(4) Art. 664 de id.
(5) Arts. 665 y 950 de id.
(6) Art. 666 de id.
(7) Art. 667 de id.

terminado, no podía el Capitán dejar de recibir la carga y hacer el viaje convenido si no sobreviniese peste, guerra ó extorsión de la misma nave que impidiera legítimamente emprender la navegación (1). Cuando por violencia extrajere algún corsario efectos de la nave ó de su carga, ó el Capitán se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará su asiento en el libro y justificará el hecho en el primer puerto adonde arribare, siendo de cargo del Capitán resistir la entrega ó reducirla á lo menos posible en cantidad y calidad de los efectos que se le exigieren, por todos los medios que permita la prudencia (2). El Capitán que corriere temporal ó considerare que hay daño ó avería en la carga, debía hacer su protesta en el primer puerto adonde arribare dentro de las veinticuatro horas siguientes á su arribo, y debía verificarla dentro del mismo término luego que llegare al de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, y hasta quedar evacuada no podía abrir las escotillas (3). No podía el Capitán tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y en caso de hacerlo, resultaba ineficaz el contrato con respecto á éste (4). Luego que el Capitán llegare al puerto de su destino y obtuviere los permisos necesarios de las oficinas de Marina y Aduana Real, debía hacer entrega de su cargamento á los respectivos consignatarios (5), sin desfalco, bajo su responsabilidad personal y la del buque, sus aparejos y fletes (6). Las creces y aumentos que tuviere la carga durante su estancia en la nave, pertenecen al propietario (7). Cuando por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la orden, ignorare el Capitán á quién había de hacer legítimamente la entrega del cargamento, debía ponerlo á disposición del Tribunal de Comercio (8), y desde la aboli-

(1) Artículos 668, 711 y 768 del antiguo Código de Comercio.
(2) Artículos 669 de id., y 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.
(3) Artículos 670, 652, 940, 976 y 977 de id.
(4) Art. 671 de id.
(5) Véanse artículos 61 y siguientes de las Ordenanzas de Aduanas de 15 de Julio de 1870.
(6) Arts. 672, 978, 644, 684 y 817 del antiguo Código de Comercio.
(7) Art. 673 de id.
(8) Art. 674 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ción de estos Tribunales, del Juez de primera instancia (1), ó en defecto de haberlo, de la Autoridad judicial local, para que proveyere lo conveniente á su depósito, conservación y seguridad (2). El Capitán debía de llevar un asiento formal de los géneros que entregaba, con sus marcas y números, y expresión de la cantidad si se pesaren ó midieren, y debía trasladarlo al libro de cargamento (3). El Capitán era responsable civilmente de todos los daños que sobrevinieren á la nave y su cargamento por impericia ó descuido de su parte, y si estos daños procedieren de haber obrado con dolo, además de aquella responsabilidad, debía ser procesado criminalmente, y castigado con las penas previstas en las leyes criminales (4). El Capitán que hubiese sido condenado por haber obrado con dolo en sus funciones, quedaba inhabilitado para obtener cargo alguno en las naves (5). No podía admitirse excepción alguna en descargo de su responsabilidad al Capitán que hubiere tomado derrota contraria á la que debía, ó variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales de la nave, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo (6).

El Capitán era responsable también civilmente de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación de la nave, salva su repetición contra los culpados. Asimismo debía serlo de las pérdidas, multas y confiscaciones que ocurrieren por contravenciones á las leyes y reglamentos de Aduanas ó de Policía de puertos, y de las que se causaren por las discordias que se suscitaren en el buque, ó por las faltas que cometiere la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó con tiempo de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas, impedirlas y corregirlas (7).

Eran también de cargo del Capitán los perjuicios que resultaren por inobservancia de los arts. 642, 648, 649, 654, 655

(1) Decreto de 6 de Diciembre de 1868, arts. 16, 17 y 18.
(2) Artículos 674, 794, 795 y 803 del antiguo Código de Comercio.
(3) Art. 675 de id.
(4) Arts. 676, 998 y 1000 de id.
(5) Art. 677 de id.
(6) Art. 678 de id.
(7) Art. 679 de id. y véanse además arts. 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.

y 667 del antiguo Código, comenzando la responsabilidad del Capitán sobre el cargamento, desde que se le hiciere la entrega de él en la orilla del agua ó en el muelle del puerto donde se cargare, hasta que lo pusiere en la orilla ó muelle del puerto de la descarga, si otra cosa no se hubiere pactado expresamente ó si no hubiere quedado de cuenta del cargador entregar la carga á bordo ó recibirla del mismo modo (1). No tenía responsabilidad alguna el Capitán de los daños que sobrevinieren al buque ni su cargamento por fuerza mayor insuperable ó caso fortuito que no pudo evitarse (2). Ningún Capitán podía entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, sino en los casos y bajo las formalidades que se previenen en los arts. 968 y 969, y si contraviniere á estos artículos, ó si la arribada procediere de culpa, negligencia ó impericia del Capitán, era responsable de los gastos y perjuicios que en ella se causaren al naviero y á los cargadores (3). El Capitán que tomare dinero sobre el casco y aparejos del buque, que empeñare ó vendiere mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades que van prevenidas, y el que cometiere fraude en sus cuentas, además de reembolsar la cantidad defraudada, debía ser castigado como reo de hurto (4). Los Capitanes debían cumplir, además de las obligaciones prescritas en el antiguo Código de Comercio, las que les estaban impuestas por los Reglamentos de Marina y Aduanas (5). Las obligaciones que el Capitán contrajere para atender á la reparación, habilitación y aprovisionamiento de la nave, debían recaer sobre el naviero, y no le constituían personalmente responsable á su cumplimiento, á menos que no comprometiere expresamente su responsabilidad personal, ó suscribiere letra de cambio ó pagaré á su nombre (6).

(1) Arts. 680 y 681 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 682 de id.
(3) Art. 683 de id.
(4) Arts. 684 y 825 de id.
(5) Art. 685 de id.
(6) Arts. 686 y 621 de id. y 350 de la ley de Enjuiciamiento, sobre los negocios y causas de comercio, de 24 de Julio de 1830.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO IV

De los Capitanes y de los Patrones de buque, según el vigente Código de Comercio.

94.—Las disposiciones que comprendía el antiguo Código de Comercio acerca de las personas que tienen á su cargo el gobierno y servicio de un buque han sido objeto de señaladas reformas, las cuales contribuirán, según los autores del vigente Código, á fijar con más claridad la índole de las funciones que desempeñan y á asegurar el fiel cumplimiento de los contratos. De acuerdo con las bases capitales del vigente Código y con la mayor parte de las legislaciones extranjeras, desaparece la prohibición impuesta en el antiguo á los extranjeros para ejercer los cargos de Capitanes y Patrones, manteniéndose empero la obligación de acreditar que los designados ó propuestos por los propietarios ó navieros reunen la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque con arreglo á las leyes, ordenanzas y reglamentos de Marina y navegación, y que no se hallan inhabilitados, con arreglo á ellas, para el ejercicio de su cargo. Con estas limitaciones no hay temor de que la admisión de los extranjeros al ejercicio de las funciones de Capitán ó Patrón de nuestros buques ofrezca los peligros que algunos acaso puedan imaginar.

Habiendo surgido varias dudas acerca de la conducta que debe seguir el Capitán ó Patrón en ausencia del naviero ó de los propietarios respecto al nombramiento de la tripulación y adquisición de fondos para reparar el buque inutilizado durante el viaje, declara el vigente Código que puede contratar la tripulación y que debe librar contra el naviero, por si de

este modo obtiene los recursos que necesita, antes de adquirirlos por medio de préstamo á la gruesa, reproduciendo sobre este particular la doctrina de las antiguas Ordenanzas de Bilbao.

Las necesidades y contingencias del comercio marítimo aconsejan que el Capitán lleve siempre consigo todos los documentos que acrediten su nacionalidad y la propiedad del buque y cargamento. En tiempo de guerra marítima, aunque pertenezcan á un pabellón neutral, le servirán para evitar las vejaciones y molestias de un apresamiento (1), y en tiempo de paz, para resolver en el acto las dudas y cuestiones á que pueden dar lugar los contratos de fletamento y para cumplir con rapidez y precisión lo pactado en los mismos, además de llenar las formalidades exigidas en los casos de siniestro marítimo.

Con el fin de evitar los perjuicios y vejaciones consiguientes á la falta de aquellos documentos, se impone al Capitán la obligación de llevarlos á bordo, haciéndole responsable de las consecuencias que sobrevengan por la infracción de este precepto.

No menos importancia concede el Código vigente á los libros de navegación, contabilidad y cargamento, que debe llevar también el Capitán ó Patrón; y al efecto consigna detalladamente los asientos que deben extenderse en cada uno y las formalidades externas que han de reunir, para que constituyan un verdadero título auténtico de los actos y contratos relativos al buque, cargamento y pasajeros.

Por eso los documentos y los libros deben conservarse á toda costa, y en caso de tener que abandonar el buque por quedar completamente sumergido en el mar ó inhábil para continuar el viaje, cuidará el Capitán de llevárselos consigo, salvándolos antes que ningún otro objeto, derogando en esta parte muy acertadamente el Código antiguo que dispone lo contrario.

Si durante el viaje aparecieren corsarios ó buques de gue-

(1) Acerca de las Presas marítimas, véase el Tratado de 28 de Junio de 1835 y Real decreto de 11 de Julio de 1887.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

rra contra el pabellón á que pertenezca el buque, no debe quedar al arbitrio de un Capitán animoso y resuelto la norma de conducta que ha de seguir, pues en un arranque de valor podría poner en grave peligro al buque, al cargamento y á las personas que fuesen á bordo. Para evitarlo se le impone la obligación de arribar al puerto neutral más inmediato y esperar, mientras no reciba otras órdenes, á que pase el peligro ó aprovechar cualquier ocasión oportuna de continuar el viaje con toda seguridad.

Otra novedad muy importante introduce el Código en lo tocante á la responsabilidad de las faltas ó delitos cometidos por el Capitán ó por los individuos de la tripulación; punto de la mayor importancia, y sobre el cual existe variedad de opiniones entre los jurisconsultos.

El Código antiguo declara civilmente responsable al Capitán de todos los daños que sobrevengan al buque ó al cargamento por impericia ó descuido de su parte, por infracción de las leyes y por los actos ilícitos cometidos por la tripulación. En cuanto al naviero, declara terminantemente que no le alcanza responsabilidad alguna en los excesos que durante la navegación cometan el Capitán y la tripulación.

Examinada á la luz de los principios del derecho moderno la doctrina vigente sobre la irresponsabilidad del naviero por los actos ilícitos, es decir, delitos ó casi delitos, cometidos por el Capitán y la tripulación, se observa que no puede mantenerse en los términos absolutos y categóricos en que se encuentra formulada.

Enhorabuena que el naviero no sea criminalmente responsable de los delitos ó casi delitos; pero no puede excusarse de responder de los daños y perjuicios que, por consecuencia de dichos actos, sufran los terceros que contrataron con el Capitán, en el doble concepto de mandatario y dependiente del mismo naviero. En el comercio marítimo, los cargadores y pasajeros al contratar con el Capitán lo hacen por la confianza que les inspira el naviero que lo ha nombrado; presumen que éste habrá practicado las averiguaciones más exquisitas antes de nombrarle, y sobre todo, se hallan en la imposibilidad de hacerlas por sí mismos, y aun cuando las hicieren, no conseguirían una seguridad completa, toda vez que el naviero puede cambiar la persona del Capitán en el momento en que tenga por conveniente.

En igual caso se encuentra el naviero respecto de los individuos de la tripulación, pues, aun cuando no los ha nombrado directamente, ha contribuído á su nombramiento expresa ó tácitamente.

Por otra parte, si el naviero se aprovecha de los resultados de la elección de Capitan y tripulantes, cuando es acertada, justo es también que sufra las consecuencias de un nombramiento desacertado, por la regla de derecho natural consignada en las Partidas, *que aquél debe sentir el embargo de la cosa que ha el pro della.*

Además, el Código penal consigna un principio general que resuelve la cuestión de que se trata, pues declara responsables civilmente, y en defecto de los que lo sean criminalmente, á los empresarios de cualquiera industria por los delitos y faltas cometidos por sus dependientes en el desempeño de sus obligaciones.

El Código de Comercio vigente omite la declaración de irresponsabilidad consignada en el antiguo, y de un modo terminante hace responsable civilmente al naviero de los perjuicios que sufran los que contrataron con el Capitan á consecuencia de los delitos y faltas cometidos por éste ó por los tripulantes.

Derecho vigente.

95.—Los Capitanes y Patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo al 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 (1).

Si el dueño de un buque quisiere ser su Capitán careciendo

(1) Art. 609 del vigente Código de Comercio. Acerca de las condiciones de los marinos, según el arqueo de los buques, véase la Real orden de 30 de Abril de 1885.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

Serán inherentes al cargo de Capitán ó Patrón de buque las facultades siguientes:

1.ª 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.

2.ª Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero.

3.ª 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 el mar, la correspondiente sumaria, que entregará á las Autoridades que de ella deban conocer en el primer puerto á que arribe.

4.ª 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.

5.ª Tomar 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.

6.ª 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 (2).

(1) Art. 609 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 610 de id.

Para atender á las obligaciones mencionadas, el Capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

1.º Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero.

2.º Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella.

3.º Librando sobre el naviero.

4.º Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa.

5.º 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 artículo 583 y á lo establecido en la ley de Enjuiciamiento civil (1).

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 vista ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

2.ª Llevar á bordo un ejemplar del Código de Comercio.

3.ª Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que

(1) Art. 611 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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, combustibles, 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.º 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.

5.º 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 caracter 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 marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que por 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 oir la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero.

6.ª 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.

7.ª 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.

8.ª 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

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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.

9.ª 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 hiciere 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 oir 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 8.º de este artículo.

16. Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y los

reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros (1).

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 (2).

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 irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar (3).

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 anteriormente podrán ser uno y otro destituídos por el naviero (4).

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 (5).

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 precepto, serán de cargo

---

(1) Art. 612 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 613 de id.
(3) Art. 614 de id.
(4) Art. 615 de id.
(5) Art. 616 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

primitivo del Capitán el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirle (1).

El Capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1.º 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.

2.º De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables.

3.º De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación.

4.º 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.

5.º 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.

6.º 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.

7.º 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.

8.º De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes (2).

El Capitán responderá del cargamento desde que se hiciere

(1) Art. 617 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 618 de id.

entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto en 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 (1).

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.

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 pagaré á su nombre (2).

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 (3).

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 (4).

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, for-

(1) Art. 619 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 620 de id.
(3) Art. 621 de id.
(4) Art. 622 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

malizará 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 (1).

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.

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 (2).

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

(1) Art. 623 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 624 de id.

entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

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 (1).

(1) Atr. 625 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO V

De los oficiales y equipaje de la nave, según el antiguo Código de Comercio.

96.—*Oficiales* de la nave son las personas que bajo cualquier denominación ó forma están encargados de la dirección de la nave y del mando de la tripulación. A esta clase pertenecen los pilotos y los contramaestres (1). Debe hacerse notar que hay tres clases de pilotos: es la primera la de los peritos en el arte de navegar, que están encargados de dirigir la derrota de los buques, y se llaman *pilotos de altura ó de todos mares;* la segunda clase es la de los *prácticos*, á quienes las *Ordenanzas de Bilbao* llaman *lemanes* (2), y que son empleados públicos para guiar y conducir los buques á la entrada y salida de los puertos; y había una tercera clase, llamada pilotos de costa, que por el conocimiento que han adquirido de los accidentes de una costa, de sus puntas, de las ensenadas y todas sus particularidades, conducen las naves por las inmediaciones de aquella en que son prácticos (3). *Piloto*, en su acepción genérica, es el que gobierna y dirige un buque en su navegación, á diferencia del *contramaestre*, que es el oficial de mar que manda las maniobras del buque y cuida de la marinería (1). Ninguno podía ser piloto, contramaestre ni oficial de nave mercante, bajo cualquiera denominación que fuese, sin haber obtenido la habilitación y autorización que previenen las Ordenanzas de matrículas de mar; y cualquiera contrato hecho por un naviero ó Capitán para oficiales de mar con persona que careciere de dicha autorización, será nulo é ineficaz con respecto á ambas partes (2). Entre las personas que tuvieren la autorización conveniente para ejercer los oficios designados, elegía el naviero la que era de su grado, sin que por Autoridad alguna se le pudiere obligar á que la elección recayere en sujeto determinado, salvo lo prevenido en el art. 639 del antiguo Código con respecto á la intervención que debía tener el Capitán de la nave en estos nombramientos (3). El piloto debía encargarse del mando y gobierno de la nave en caso de muerte, ausencia ó enfermedad del Capitán, mientras que el naviero proveía de persona que le reemplazase, y en su consecuencia, tenía la misma responsabilidad que el Capitán en el cumplimiento de las obligaciones que á éste correspondieren (4). El piloto debía ir provisto de las cartas de navegación é instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo, y respondía de los accidentes á que diere lugar su omisión en esta parte (5). Para mudar de rumbo había de obrar el piloto con acuerdo del Capitán; y si éste se opusiere á que tomare el más conveniente al buen viaje de la nave, debía exponerle las

(1) El título 8.° de las Ordenanzas de las matrículas de mar se ocupa de la lista particular de pilotos y contramaestres, requisitos, examen, etc.

(2) Dicen las Ordenanzas de Bilbao, capítulo 26 *De los pilotos lemanes, ó de costa, y lo que deberán hacer y llevar por razón de sus limanages ó atuages*: «Piloto lemán ó de costa, es aquel que con título de prior y cónsules se dedica á entrar en el puerto los navíos que se presentan, hasta ponerlos en el surgidero acostumbrado, y después, quando han de salir al mar, sacarlos hasta fuera de barra, mediante los salarios y emolumentos que abajo se dirán»; véase además el capítulo 25, que trata del Piloto mayor, y el 24, que se ocupa de los Capitanes, Maestres ó Patrones de navío, sus pilotos, contramaestres y marineros, y obligaciones de cada uno. Véanse además los artículos *Prácticos de costas* y *Practicos de puertos* del *Diccionario de Derecho marítimo*, de Bacardi.

(3) Véase La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 285.

(1) Véanse los artículos *Piloto* y *Contramaestre* del *Diccionario del Derecho Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina mercante*, por Alejandro de Bacardi; Barcelona, 1861. En estos artículos se encontrará todo lo relativo para desempeñar dichos cargos y disposiciones que regulan su capacidad, condiciones, etc.; véanse además la Real orden de 9 de Junio de 1816 y demás disposiciones que aparecen insertas en el artículo *Navegación*, del *Diccionario Jurídico-administrativo* de Massa Sanguineti, tomo III, Madrid, 1861, pág. 923 y siguientes; véase además *Navegación de cabotaje* y *Navegación del Duero, del Ebro, del Guadalquivir* y *del Tajo*, de dicho Diccionario.

(2) Art. 687 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 688 de id.

(4) Art. 689 de id.

(5) Art. 690 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de la nave, y en caso de insistir el Capitán en su resolución, debía extender el piloto la conveniente protesta en el libro de navegación, sin dejar de obedecer al Capitán, á cuyo perjuicio debían venir las resultas de su mala disposición (1). Los pilotos debían llevar, particularmente por sí, un libro en que debían anotar diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgaren hallarse, los encuentros que tuvieren de otras naves, y todas las particularidades útiles que observaren durante la navegación (2). Dicho libro se llama comunmente *cuaderno de bitácora* (3). Si por impericia ó descuido del piloto varase ó naufragase la nave, respondía de todos los perjuicios que se causaren á ésta y al cargamento; y si el daño procediese de haber obrado con dolo, sería procesado criminalmente y castigado según derecho; quedando inhabilitado para volver á ejercer las funciones de piloto en ningún otro buque. La responsabilidad particular del piloto no excluye la que tenía el Capitán en los mismos casos, según el art. 676 del antiguo Código de Comercio (4).

Por imposibilidad ó inhabilitación del Capitán y del piloto, sucedía el contramaestre en el mando y responsabilidad de la nave (5). Siendo de cargo del contramaestre vigilar sobre la conservación de los aparejos de la nave, y proponer al Capitán las reparaciones que creyere necesarias (6). También correspondía al contramaestre arreglar en buen orden el cargamento, tener la nave expedita para las maniobras que exige la navegación, y mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo al Capitan las órdenes é instrucciones que sobre todo ello estime más convenientes, y dándole aviso pronto y puntual de cualquiera ocurrencia en que fuese necesaria la intervención de su autoridad. Con arreglo á las mismas instrucciones, deberá detallar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo y vigilará sobre que lo desempeñe debidamente (1). Cuando se desarmare la nave, se encargará por inventario de todos sus aparejos y pertrechos, cuidando de su conservación y custodia, á menos que por orden del naviero fuese relevado de este encargo (2). En punto á las calidades que debían concurrir en los que hubiesen de componer los equipajes de las naves mercantes, debía observarse lo que estaba dispuesto en las Ordenanzas de las matrículas de la gente de mar (3). Las contratas entre el Capitán y el equipaje debían extenderse por escrito en el libro de cuenta y razón de la nave y firmarse por los que supieren hacerlo. Los que no supieren firmar podían autorizar que firmaran por ellos. Estando este libro con los requisitos prevenidos en el art. 646 y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hacía entera fe sobre las diferencias que ocurrieren entre el Capitán y el equipaje, en razón de las contratas contenidas en él y de las cantidades entregadas á cuenta de ellas. Cada individuo del equipaje podía exigir del Capitán que le diere una nota firmada de su puño de la contrata extendida en el libro (4). El hombre de mar contratado para el servicio de la nave no podía rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo como no le sobreviniere impedimento legítimo que lo estorbara (5). Si el hombre de mar que estaba contratado para una nave se concertase para otra, era nulo el contrato, y el Capitán tenía la opción de obligarle á prestar el servicio que tenía pendiente, ó buscar, á expensas del mismo, quien le sustituyera. Además perdía los salarios que tuviere devengados en su primer empeño á beneficio de la nave en donde lo tenía contraído, sin perjuicio de las penas correccionales á que pudiera condenarle la

(1) Art. 691 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 692 de id.
(3) Arts. 28 y siguientes del tratado 3.°, tít. 6.° de las Ordenanzas generales de la Armada naval; Madrid, 1793, tomo I, págs. 395 y siguientes.
(4) Art. 693 del antiguo Código de Comercio.
(5) Art. 694 de id.
(6) Art. 695 de id.

(1) Art. 696 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 697 de id.
(3) Art. 698 de id.
(4) Véanse los arts. 589 y 699 del antiguo Código de Comercio, y 351, párrafo último, de la ley de Enjuiciamiento, sobre negocios y causas de comercio, de 24 de Julio de 1830; véase además el art. 25 del tit. 10 de las Ordenanzas de S. M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar; Madrid, en la Imprenta Real, año de 1802, página 181, y Real orden de 31 de Marzo de 1845.
(5) Art. 700 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCION GENERAL DE BIBLIOTECAS

Autoridad militar de Marina. El Capitán que lo ajustó, en segundo lugar, incurría en la multa de 1.000 reales, siempre que hubiere sido sabedor de que el hombre de mar estaba empeñado en otra contrata (1). Para pasar un hombre de mar del servicio de una nave al de otra, sin estorbo legítimo, obtendrá permiso por escrito del Capitan de la nave en que servía (2). No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, se entiende empeñado por el viaje de ida y vuelta hasta que la nave regrese al puerto de su matrícula (3). No podía ser despedido sin justa causa el hombre de mar durante el tiempo de su contrata; siendo justas causas para despedirlo: la perpetración de cualquier delito que perturbe el orden en la nave, y la reincidencia en faltas de insubordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio que le corresponde hacer, el hábito de la embriaguez, cualquiera ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que esté encargado (4). Si arbitrariamente rehusare el Capitán llevar á su bordo al hombre de mar que tenga ajustado, le pagará su soldada como si hiciera servicio; y mediante esta indemnización no se le podrá obligar á llevarlo, con tal que lo deje en tierra antes de emprender el viaje. Esta indemnización saldrá de la masa de fondos de la nave, si el Capitán procediere por motivos prudentes y fundados en que se interese la seguridad y el servicio de aquélla. No siendo así, la indemnización será de cargo particular del Capitán (5). Después que comience la navegación y durante ésta hasta concluir el viaje, no puede abandonar el Capitán en tierra ni en mar á hombre alguno de su equipaje, á menos que como reo de algún delito no se proceda á su prisión y entrega en el primer puerto de su arribada á la Autoridad que corresponda, en los casos y forma que previenen las Ordenanzas de marina (6). Si después de ajustado el equipaje se revocase el viaje de la nave por arbitrariedad del na-

(1) Art. 701 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 702 de id.
(3) Arts. 626 y 703 de id.
(4) Arts. 626, 627, 628 y 704 de id.
(5) Art. 705 de id.
(6) Art. 706 de id.

viero ó por motivos de su interés particular, se abonará á todos los hombres de mar ajustados una mesada de su respectivo salario, por vía de indemnización, aparte de lo que les corresponda percibir con arreglo á sus contratas por el tiempo que lleven de servicio en la nave (1). El conocimiento de las cuestiones que se susciten con motivo de estas indemnizaciones, así como por los anticipos ó avances que los navieros hagan á los Capitanes y demás tripulantes de las naves, corresponde á los Tribunales de Comercio, hoy Juzgados ordinarios (2). En el caso de estar el equipaje ajustado á una cantidad alzada por el viaje, se guaduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debería aquél durar. Este cálculo se hará por dos peritos nombrados por las partes, ó de oficio por el Tribunal si ellas no lo hicieren. Cuando el viaje que estaba proyectado se calculase de tan corta duración que no pasase de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días á cada individuo del equipaje. De la indemnización y dietas se descontarán las anticipaciones que se hubieren hecho (3).

97.—Ocurriendo la revocación del viaje después que la nave hubiere salido al mar, devengarán los hombres de mar ajustados en una cantidad alzada por el viaje, todo lo que les correspondería si éste se hubiere concluído; y los que estén ajustados por meses, percibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan estado embarcados y al que necesiten para llegar al puerto donde debía terminarse el viaje (4). Era también de cargo del naviero y del Capitán proporcionar al equipaje transportes para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición de la nave, según más les conviniere (5). Se entiende este pasaje en concepto de tripulantes, que fué como contrataron; si fuera en concepto de pasajeros, sería imponer al naviero una condición durísima obligándole á indemnizar más

(1) Arts. 626 y 707 del antiguo Código de Comercio.
(2) Véase la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 22 de Marzo de 1860, *Gaceta de Madrid* de 25 del mismo mes y año.
(3) Art. 707 de id.
(4) Art. 708 de id.
(5) Art. 708 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

allá de los perjuicios ocasionados (1). Cuando el naviero diere distinto destino á la nave del que estaba determinado en los ajustes del equipaje, y los individuos de éste rehusaren conformarse á esta variación, no estaba obligado á abonarles más que las soldadas de los días transcurridos desde sus ajustes; pero si ellos se conformaren en hacer el viaje determinado nuevamente por el naviero, y la mayor distancia ú otras circunstancias dieran lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta amigablemente ó por árbitros en caso de discordia (2). Las reglas citadas anteriormente se observarán también cuando la revocación ó variación del viaje traiga causa de los cargadores de la nave, quedando á salvo el derecho del naviero para reclamar de éstos la indemnización que corresponda en justicia (3). Revocándose el viaje de la nave por justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, cesa el derecho del equipaje á indemnización alguna, y solamente podrá exigir los salarios devengados hasta el día en que se revoque el viaje, siempre que la nave estuviera todavía en el puerto (4). Por el antiguo Código de Comercio se consideraban causas justas para la revocación del viaje: 1.ª, la declaración de guerra ó interdicción de comercio con la potencia para cuyo territorio había de hacer viaje la nave; 2.ª, el estado de bloqueo (5) del puerto á donde iba destinada ó peste que en él sobrevenga; 3.ª, la prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros cargados en la nave; 4.ª, la detención ó embargo de la nave por orden del Gobierno ú otra causa independiente de la voluntad del naviero; 5.ª, cualquiera descalabro en la nave que la inhabilite para la navegación (1). Ocurriendo después de comenzado el viaje alguno de los tres primeros casos indicados anteriormente, debían ser pagados los hombres de mar en el puerto donde el Capitán creyese más conveniente arribar en beneficio de la nave y su cargamento, según el tiempo que hubiesen servido en ella, y quedaban rescindidos sus ajustes; pero si la nave hubiese de continuar navegando, podían mutuamente exigirse el Capitán y el equipaje el cumplimiento de aquéllos por el tiempo pactado. En el caso cuarto debía continuarse pagando al equipaje la mitad de su haber, estando ajustados por meses; y si la detención ó embargo excediere de tres meses, quedaba rescindido su empeño sin derecho á indemnización alguna. Los que estuvieren ajustados por el viaje, debían cumplir sus contratos en los términos convenidos hasta la conclusión de éste. En el caso quinto no tenía el equipaje otro derecho, con respecto al naviero, que á los salarios devengados; pero si la inhabilitación del navío procediese de dolo del Capitán ó del piloto, debía entrar en la responsabilidad del culpado la indemnización de los perjuicios que se hubiesen seguido al equipaje (2).

Si por beneficio de la nave ó del cargamento se extendiese el viaje á puntos más distantes de los convenidos con el equipaje, percibiría éste un aumento de soldada proporcional á sus ajustes. Si al contrario, por las mismas razones de conveniencia del naviero ó de los cargadores, se redujese el viaje á un puerto más cercano, no se les podría hacer por esta razón desfalco alguno en sus ajustes (3). Navegando el equipaje á la parte, no tenía derecho á otra indemnización por causa de revocación, demora ó mayor extensión del viaje, que á la parte proporcional que le correspondiera en la que hicieren al fondo común de la nave las personas que pudiesen ser responsables de aquellas ocurrencias (4). Perdida enteramente la nave por causa de apresamiento ó naufragio (5), no tenía derecho el equi-

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 291.
(2) Arts. 709 y 714 del antiguo Código de Comercio.
(3) Art. 710 de id.
(4) Arts. 626, 628, 668 y 711 de id.
(5) Acerca de los *Bloqueos*, su fundamento y definición, circunstancias para que deban respetarse, bloqueos de *gabinete*, violación del bloqueo, notificación diplomática, idem individual, penas á los infractores, consideraciones acerca de los buques existentes en el puerto bloqueado, límites de la sanción penal, terminación accidental ó definitiva del bloqueo, causas que pueden producirlo, bloqueo de embocaduras de ríos, teoría de Galliani, bloqueos simples ó pacíficos, etc., etc., véase Ignacio de Negrín, *Estudios sobre el Derecho Internacional marítimo, ó Exposición razonada de sus principios fundamentales;* Madrid; imprenta de Fortanet, 1882, páginas 131 á 139.

(1) Arts. 668, 712 y 768 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 627, 628 y 713 de id.
(3) Arts. 714 y 709 del antiguo Código de Comercio.
(4) Art. 715 de id.
(5) Para todas las cuestiones de presas, naufragio, etc., especialmente bajo su aspecto internacional, véase L. B. Hautefeuille, *Histoire des origines, des*

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

paje á reclamar salario alguno, ni tampoco el naviero á exigir el reembolso de las anticipaciones que le hubieren hecho. Si se salvare alguna parte de la nave, debían hacerse efectivos sobre ella los salarios debidos al equipaje hasta la cantidad que alcanzare su producto; y si sólo se hubiese salvado alguna parte del cargamento, tendría el equipaje el mismo derecho sobre los fletes que debían percibirse por su transporte. En ambos casos estaba comprendido el Cápitán en la distribución por la parte proporcional que correspondiese á su salario (1). Los marineros que navegaren á la parte no tenían derecho alguno sobre los restos de la nave que se salvaren, sino sobre el flete de la parte del cargamento que hubiere podido salvarse.. En caso de haber trabajado para recoger las reliquias de la nave naufragada, debía abonárseles sobre el valor de lo que hubiesen salvado, una gratificación proporcionada á sus esfuerzos y al riesgo á que se expusieron para salvarlas (2). No cesaba de devengar salario el hombre de mar que enfermare durante la navegación, á menos que no hubiere emanado la enfermedad de un hecho culpable. En cualquier caso debían sufragar del fondo común de la nave los gastos de asistencia y curación, quedando obligado el enfermo al reintegro con sus salarios, y no siendo éstos suficientes, con sus bienes (3). Cuando la dolencia procediere de herida recibida en el servicio ó defensa de la nave, debía ser el hombre de mar asistido y curado á expensas de todos los que interesaren en el producto de ésta, deduciéndose de los fletes ante todas cosas los gastos de la asistencia y curación (4). Muriendo el hombre de mar durante el viaje, debía abonarse á sus herederos el salario que correspondiere al tiempo que hubiere estado embarcado, si el ajuste estuviere hecho por mesadas. Si hubiere sido ajustado por el viaje, se consideraba que había ganado la mitad de su ajuste falleciendo en el

progrès et des variations du Droit maritime international, 2.ª edic., Paris, Guillaumin, 1869, y Negrín, *Derecho internacional marítimo, De las presas y represas*, páginas 161 á 196.

(1) Arts. 596, 722, 788, 836 y 716 del antiguo Código.
(2) Art. 717 de id.
(3) Art. 718 de id.
(4) Arts. 996 y 719 de id.

viaje de ida y la totalidad si muriese en el de regreso. Cuando el hombre de mar hubiese ido á la parte, debía abonarse á sus herederos todo lo que le correspondiese, si murió después de comenzado el viaje; pero aquéllos no tendrán derecho alguno si falleciere antes de comenzarse (1). Cualquiera que fuese el ajuste del hombre de mar, muerto en defensa de la nave, debía considerársele vivo para devengar los salarios, y participar de las utilidades que correspondiesen á los demás de su clase, concluído que fuese el viaje. Del mismo modo debía considerarse presente para gozar de los mismos beneficios al hombre de mar que fuere apresado en ocasión de defender la nave; pero siéndolo por descuido ú otro accidente que no tuviere relación con el servicio de ésta, debía percibir solamente los salarios devengados hasta el día de su apresamiento (2). La nave, aparejos y fletes eran responsables de los salarios debidos á los hombres de mar que se ajustasen por mesadas ó por viajes (3).

(1) Art. 720 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 721 de id.
(3) Arts. 722, 915 y 994 del antiguo Código de Comercio, y art. 350, punto 5.º, de la ley de Enjuiciamiento sobre los negocios y causas de comercio, de 24 de Julio de 1830. Para el más detenido estudio de esta materia, véase González Huebra, *Derecho Mercantil*, tomo II, pág. 66; del equipaje ó tripulación del piloto; del contramaestre (pág. 69); de los hombres de mar (pág. 71); de los ajustes y contratos del equipaje ó tripulación (págs. 73 á 86). Además véase Boulay Paty, *Cours de Droit commercial maritime*, tomo II, París, 1834; M. le Baron Locré, *Esprit du Code de Commerce*, tomo II, París, 1829, págs. 96 y siguientes; Goujet et Merger, article *Gens d'equipage* du *Dictionnaire de Droit commercial, industriel et maritime*, tomo IV, 1879, págs. 528 y sigs. hasta 611, y A. Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, tomo III.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO VI

De los Oficiales y tripulación del buque, según el vigente Código de Comercio.

98.—El vigente Código de Comercio designa con el nombre de *hombres de mar* á los que impropiamente llamaba el antiguo Código *equipaje*, incluyendo además, bajo la misma denominación, á los maquinistas y demás cargos de á bordo, que no se designan con un nombre especial, y de acuerdo con las bases fijadas por el Gobierno para la nueva Códificación mercantil, no exige requisito alguno para el desempeño de estos servicios. De esta suerte desaparecen también de una ley de carácter permanente disposiciones que no afectan por modo directo á la contratación mercantil, sino á los intereses generales del Estado ó de la Nación. Ejemplo de ello son las disposiciones dictadas con posterioridad á la promulgación del Código, y muy especialmente el decreto-ley de 18 de Noviembre de 1868, tan radical en esta materia, que llega hasta permitir, en ciertos casos, que los extranjeros puedan ser admitidos como tripulantes en buques españoles. Quedan, pues, en libertad los Capitanes y navieros de contratar los hombres de mar como estimen oportuno, con la única excepción de los anteriormente contratados en otro buque. Y para hacer más efectiva esta prohibición, que justifican las necesidades del comercio marítimo y el respeto á lo pactado, se sustituye la multa que impone el Código al Capitán que, sabiendo que un hombre de mar estaba al servicio de un buque, lo ajustare para el suyo, por la obligación de indemnizar los perjuicios causados al otro Capitán, que se vió privado del tripulante que con-

trató. La necesidad de remediar en lo posible la situación desventajosa en que se encuentra el hombre de mar, que habiéndose ajustado para un punto determinado, tiene que dirigirse á otro por convenir á los intereses del naviero, exige que se le faciliten los medios de obrar con toda libertad, y ésta no existe, si, como hoy sucede, no le queda otra alternativa que seguir el viaje ó quedar sin ajuste. De aquí la justicia de concederle una pequeña indemnización, cuando prefiriese rescindir su contrata.

Iguales ó mayores consideraciones militan en favor del marinero ajustado por meses que quedare despedido del servicio á consecuencia de sufrir el buque una detención mayor de tres, por causas independientes de la voluntad del naviero. La equidad aconseja que se le abone una indemnización, tanto más necesaria, cuanto que puede hallarse en país extranjero, á larga distancia del puerto de embarque, y con pocas probabilidades de conseguir una nueva contrata. El Código vigente repara la omisión de nuestro Código antiguo, concediendo al hombre de mar, por vía de indemnización, la cantidad que hubiese podido corresponderle, según su contrata, concluído el viaje.

Para que la garantía especial y privilegiada que concede á los hombres de mar, ajustados á sueldo ó por el viaje, no pese por mucho tiempo sobre el buque, aparejos y fletes, produciendo dificultades en las transacciones mercantiles, declara el vigente Código que aquella garantía debe hacerse efectiva en el intermedio de una expedición á otra, pues emprendiendo el buque nuevo viaje, perderán la preferencia los créditos que procedan de los salarios devengados por la tripulación en la expedición anterior.

Por último, en atención á que es de presumir que los oficiales y la tripulación de un buque han contraído su compromiso de servir en el mismo por las circunstancias personales del Capitán ó naviero, las cuales habrán influído para ponerse á su servicio, el Código vigente autoriza á la oficialidad y tripulación para solicitar la rescisión del contrato, si lo estiman oportuno, en el caso de que el buque cambiase de Capitán ó de propietario.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Derecho vigente.

99.—Según el Código de Comercio vigente, para ser piloto será necesario:

1.º Reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marina ó navegación.

2.º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo (1).

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 (2).

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 (3).

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 registará 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 (4).

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 con-

(1) Art. 626 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 627 de id.
(3) Art. 628 de id.
(4) Art. 629 de id.

venientes 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 (1).

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 (2).

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 dandole 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 hubiese dispuesto otra cosa.

Respecto á los maquinistas regirán las reglas siguientes:

1.ª 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 oficia-

(1) Art. 630 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 631 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

les de la nave; pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor.

2.ª 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.

3.ª Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que esten 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.

4.ª 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.

5.ª 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.

6.ª 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 (1).

El contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del Capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad (2).

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 Capitán 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 Cónsules y 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 adquiera; cuidando aquellas Autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El Capitán cuidará de leerles los artículos de este 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

(1) Art. 632 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 633 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 aquel 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 pudiere satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero del art. 635 del vigente Código de Comercio (2).

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 (3).

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:

1.ª Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

(1) Art. 634 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 635 de id.
(3) Art. 636 de id.

2.ª Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio.

3.ª Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4.ª Embriaguez habitual.

5.ª Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el art. 644.

6.ª 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 concluído 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 (1).

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:

1.º 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.

2.º Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por

(1) Art. 637 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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.

3.º 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 el pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniere.

4.º 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 1.º, 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 retribucion, 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 de justicia (1).

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

(1) Art. 638 del vigente Código de Comercio.

no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación (1).

Serán causas justas para la revocación del viaje:

1.ª La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

2.ª El estado de bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniere después del ajuste.

3.ª La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque.

4.ª La detención ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

5.ª La inhabilitación del buque para navegar (2).

Si, después de emprendido el viaje, ocurriere alguna de las tres primeras causas expresadas, 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, podrá el Capitán y la tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la cuarta causa, 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 correspondido percibir, según contrato, concluído 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 (3).

Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho,

(1) Art. 639 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 640 de id.
(3) Art. 641 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 del flete salvado. Si hubieran trabajado para recoger los restos del buque náufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuezos hechos y á los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento (2).

El hombre de mar que enfermare 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 (3).

Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según se 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.

(1) Art. 642 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 643 de id.
(3) Art. 644 de id.

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, concluído 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 percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento (1).

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.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior (2).

Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

1.º 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.

2.º Si sobreviniere y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino.

3.ª Si el buque cambiase de propietario ó de Capitán (3).

(1) Art. 645 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 646 de id.
(3) Art. 647 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

100.—A fin de evitar en lo posible que ocurriesen dudas acerca de la clase y número de pilotos que deben embarcarse en los buques mercantes españoles, según su porte y navegación á que se dediquen, y regular de una manera definida las bases á que debe sujetarse dicho embarque, se dictaron las siguientes reglas:

1.ª Se entenderá por navegación de cabotaje la que verifican los buques mercantes entre puertos españoles de la Península, sin escala en los extranjeros, ó entre aquéllos y los de las islas adyacentes. Para esta navegación no tienen los buques obligación de llevar piloto, siempre que su porte sea menor de 100 toneladas, si son de vela, ó de 200, si son de vapor. Si excedieren de este porte deberán siempre llevar un piloto. Será igualmente considerada como de cabotaje la navegación que se verifique entre

a) Los puertos del litoral de la Isla de Cuba.
b) Los del de la de Puerto Rico.
c) Todos los del Archipiélago filipino.
d) Los del Archipiélago de Mariana.
e) Los del de Carolinas.
f) Los de las Islas españolas del Golfo de Guinea.

2.ª El *gran cabotaje* comprenderá las navegaciones que se verifiquen entre los puertos españoles de la Península é Islas adyacentes, y los del Archipiélago de las Canarias ó los extranjeros de las costas Sur de Francia, Oeste de Italia é Islas de Sicilia, Córcega y Cerdeña; costas de Túnez, Argelia y Marruecos, hasta Cabo Bogador, y las de Portugal y Oeste de Francia, hasta Brest. Para estas navegaciones es obligatorio llevar siempre un piloto, cualquiera que sean el porte y clase de los buques. Se exceptúan de esta obligación á las embarcaciones menores de 100 toneladas que se dedican á la exportación de frutas y hortalizas desde los puertos de la Península en el Mediterráneo á Islas Baleares á los puertos de las costas de Argelia y Sur de Francia.

(1) Art. 648 del vigente Código de Comercio.

Cuando un buque tenga que dirigirse á un puerto próximo extranjero, y hubiera falta absoluta y justificada de pilotos, podrá entonces hacer la expedición con un patrón de reconocida competencia, anotándose en el rol dicha circunstancia.

Se considerarán asimismo como de *gran cabotaje:*

a) Las navegaciones que se verifiquen entre los puertor de la Isla de Cuba y los de la de Puerto Rico, y las verificadas entre los de ambos y cualquiera de las islas extranjeras del mar de las Antillas.

b) Las navegaciones entre los puertos de las Islas españolas del Golfo de Guinea y los de los extranjeros del mismo, y las que se verifiquen entre aquéllos y la vecina costa africana desde Cabo Tres Puntas á Cabo López.

3.ª Por *navegación de altura* se entenderá la que se haga entre todos los demás puertos del globo, incluso la verificada entre los puertos del Archipiélago filipino y los del de Marianas ó Carolinas y viceversa. Los buques que se dediquen á estas navegaciones deberán llevar siempre dos pilotos, uno de los cuales será precisamente de la clase de primeros ó segundos con el cargo de la derrota.

4.ª Para las *grandes travesías*, ó sea para los viajes de altura á las costas orientales y meridionales de Asia, desde la desembocadura del mar Rojo, á los de Africa, desde el mismo punto á Cabo López, á cualquiera de las islas de la Oceanía, ó á las costas occidentales de América, llevarán los buques tres pilotos, dos de los cuales serán primero ó segundo y tercero el otro, pudiendo prescindir de un primero ó segundo en el caso de ser piloto el Capitán.

Y 5.ª El mando de los buques ó su dirección facultativa, cuando el Capitán no sea piloto, recaerá indistintamente en un primero, segundo ó tercero cuando el tonelaje sea inferior á 250 toneladas en los de vela, ó á 500 si son de vapor, y á partir de estos límites en adelante, el mando ó dirección facul-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tativa de los buques se ejercerá por un primero ó segundo piloto exclusivamente (1).

101.—Por lo que respecta á los maquinistas, deben tenerse presentes las disposiciones que siguen, á saber: que la autorización concedida por Real orden de 16 de Mayo de 1887 á los buques de reciente construcción que se abanderen en España, de poder embarcar un primer maquinista de la nacionalidad que exija la casa constructora por el término de seis meses de garantía, se haga extensiva á los vapores españoles que vayan al extranjero á cambiar sus máquinas, por considerar que se hallan en idénticas condiciones para los efectos de que se trata que los de nueva construcción, debiendo entenderse, sin embargo, que para tener opción á dicha autorización tendrán los buques que sustituir por completo la máquina y de ninguna manera estarán comprendidos en ella aquellos que sólo cambien una parte ó verifiquen composturas de más ó menos consideración. También se ha resuelto, á instancia de varias casas navieras, respecto de maquinistas extranjeros habilitados según las prescripciones del Reglamento de 23 de Enero de 1877, y los informes emitidos por la Junta de la Marina mercante, lo que sigue:

1.º Los primeros maquinistas directores de las máquinas de los buques, cualquiera que sea su tonelaje y la navegación á que se dediquen, serán en lo sucesivo—desde el día en que se dictó esta disposición—de la libre elección de las casas armadoras, sin que sea obstáculo para ello la nacionalidad del elegido.

2.º Todos los demás maquinistas de la dotación de los buques mercantes nacionales serán españoles, respetándose, no obstante, las habilitaciones hechas á favor de extranjeros, con anterioridad á esta fecha, y con sujeción á las prescripciones del Reglamento vigente.

3.º Además del primero, podrán ser extranjeros los maquinistas que completen la dotación de los buques de nueva construcción ó la de aquellos que hayan cambiado totalmente sus

(1) Real orden de 12 de Septiembre de 1887, *Gaceta de Madrid* de 27 del mismo mes y año.

máquinas, siempre que tal condición aparezca estipulada en los contratos como garantía á las casas constructoras; pero entendiéndose que tal concesión será sólo por el plazo máximo de seis meses.

4.º En casos de absoluta necesidad por la carencia de maquinistas españoles, podrán ser habilitados los extranjeros, sólo por el término de seis meses, que podrán únicamente ser prorrogables cuando al espirar dicho plazo subsistan las mismas circunstancias que motivaron tales habilitaciones.

5.º Quedaron derogadas todas las Reales disposiciones posteriores á la fecha del Reglamento vigente en 16 de Diciembre de 1887, y que fueron dictadas por el Ministerio de Marina en 6 de Abril de 1885, 15 de Junio de 1886, 18 de Abril, 18 de Junio y 23 de Julio de 1887 (1).

102.—Antes de cerrar este capítulo, recordaremos la jurisprudencia del Tribunal Supremo establecida en sentencia de 4 de Junio de 1887, según la cual, bajo la denominación de *gente de mar*, están comprendidos todos los individuos que pertenecen á la clase de marineros, incluso los que se hallan en el servicio activo de la Armada (2). Últimamente se ha dictado la Real orden de 17 de Abril de 1891, acerca de los exámenes de los Capitanes y pilotos, y tiempo de navegación necesario para obtener el título de Capitán (3), y otras dos de la misma fecha, autorizando á los armadores de buques para utilizar maquinistas extranjeros, y sobre el concepto de las habilitaciones de maquinistas extranjeros (4), y otra sobre material de salvamento (5).

(1) Real orden de 16 de Diciembre de 1887, *Gaceta de Madrid* de 23 del mismo mes y año.

(2) Sentencia dictada por la Sala tercera en 4 de Junio de 1887, *Gaceta de Madrid* de 26 del mismo mes y año.

(3) *Gaceta de Madrid* de 19 de Abril de 1891.

(4) *Gaceta de Madrid* de 19 de Abril de 1891. Por otra Real orden de 17 de Abril de 1891 se aprueba el programa de exámenes de maquinistas navales, el cual empezará á regir en 1.º de Julio de 1892. *Gaceta de Madrid* de 20 del mismo mes y año.

(5) Por Real orden de 17 de Abril de 1891, *Gaceta de Madrid* de 20 del mismo mes, se aprobó el Reglamento del material de salvamento de los buques mercantes, derogándose el de 11 de Abril de 1890. Acerca del material de respeto que deben llevar los buques de vapor, véase la Real orden de 16 de Marzo de 1892, *Gaceta de Madrid* de 19 del mismo mes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO VII

De los sobrecargos, según el antiguo y el vigente Código de Comercio.

103.—Los sobrecargos ejercían sobre la nave y el cargamento la parte de administración económica, que se les confiaba expresa y determinadamente por sus comitentes, sin entrometerse en las atribuciones que eran privativas de los Capitanes para la dirección facultativa y mando de las naves (1). Las facultades y responsabilidad del Capitán cesaban con la presencia del sobrecargo en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que eran inseparables de su autoridad y empleo (2). El sobrecargo debía llevar cuenta y razón de todas sus operaciones en un libro foliado y rubricado en la forma que prevenía el art. 646 del antiguo Código de Comercio (3). Las disposiciones acerca de la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores, se entendían del mismo modo con los sobrecargos (4). Se prohibió á los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante su viaje fuera de la pacotilla, que por pacto expreso con sus comitentes ó por costumbres del puerto donde se despache la nave les fuere permitido (5). En retorno de la pacotilla no podía invertir sin autorización especial de los mismos comitentes más cantidad que el producto que ésta hubiese dado (6).

(1) Art. 723 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 724 de id.
(3) Art. 725 de id.
(4) Art. 726 y sección 3.ª, tit. 2.º, libro 1.º de id.
(5) Arts. 727 y 180 de id.
(6) Art. 728 de id.

104.—Según el vigente Código de Comercio, los sobrecargos deben desempeñar á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores, llevando 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. 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 (1). Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección 2.ª, del título 3.º, libro 2.º, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores (2). Los sobrecargos no podían hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su viaje, fuera del de la pacotilla que, por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido. Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes (3).

(1) Art. 649 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 650 de id.
(3) Art. 651 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO VIII

Disposiciones comunes á las personas que intervienen en el comercio marítimo.

105.—Todas las personas que intervienen en el comercio marítimo vienen obligadas á la observancia de las disposiciones administrativas, como son las de sanidad, policía de puertos, pago de impuestos por aduana, consumos, derechos de descarga, etc., etc., de todo lo cual no nos ocupamos, porque corresponde á un tratado de Derecho administrativo. No podemos, empero, pasar por alto las disposiciones contenidas en las Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas en lo que se relacionan con el comercio marítimo, ni prescindir de una ligerísima indicación acerca de la importante cuestión de los arqueos de embarcaciones mercantiles.

Uno de los puntos más difíciles y menos conocidos es el relativo al *arqueo de las embarcaciones*, materia que requiere conocimientos especiales y facultativos y que interesa en alto grado á la navegación en general y al comercio.

No es de este lugar hacer un examen detenido de las diferentes disposiciones que se han dictado sobre el particular, y sería materia que, por lo extensa, excedería de las condiciones que requiere esta obra, reseñar el contenido de las leyes y resoluciones varias que deben tenerse presentes en la materia. Nos limitaremos á indicar las fuentes de conocimiento.

Desde antes del descubrimiento de América se empleó en España como unidad de arqueo el *tonel macho*, espacio equivalente á un metro cúbico aproximadamente, ocupado por dos pipas de 27 ½ arrobas (316,25 kilogs.) cada una. Las Ordenanzas generales de 21 de Diciembre de 1607 y Real cédula de 19 de

Octubre de 1613 establecieron reglas para arquear las naves mercantes, reglas que se han cumplido mejor ó peor, hasta que se concretaron en la Real orden de 18 de Diciembre de 1844. Antes se había dictado la Real orden de 31 de Mayo de 1829, en que se previene que para los efectos de los derechos debe aceptarse la capacidad del buque y exigirse los derechos por lo que resulte del rol; y las de 22 de Marzo y 22 de Noviembre de 1830 en que se mandó regirse, así para el cobro de derechos, como para el pago de fletes, tanto con respecto á la Real Hacienda como á los particulares, por el método formulado por D. Francisco Císcar, detallado en un largo y minucioso reglamento que se publicó con la última de dichas Reales órdenes; pero habiéndose quejado el Intendente de Sevilla, suponiendo cometían fraude los buques de cabotaje ocultando el verdadero número de toneladas que medían, se dictó la Real orden de 18 de Diciembre de 1844, en que se mandó rectificar todos los arqueos de los buques de comercio, dictando, al propio tiempo, otras medidas conducentes á evitar los fraudes que por ignorancia ó mala fe pudieran cometerse por los facultativos destinados á los reconocimientos y arqueos de los referidos buques; y en efecto, por otra Real orden de la misma fecha, dictada previo luminoso informe de la Junta del Almirantazgo, y en vista de las dificultades que en la práctica ofrecía el reglamento de arqueos formado por el General Císcar en 1830, se aprobó el nuevo método propuesto por la Junta del Almirantazgo, que se mandó circular en la Armada para que desde luego se rectificaran con arreglo á el los arqueos de todos los buques que se hallaren en los puertos de la Península ó de Ultramar, y que con respecto á los que se encontraren en viaje, se verificare la misma operación en el primero en que arribaren, cuidando los Jefes de Marina, bajo su más estrecha responsabilidad, de que en los que se hicieren, y en lo sucesivo, se expresaren siempre las dimensiones que se tomaren para efectuarlos y que la nota del de cada buque fuese firmada por el arqueador, que había de responder en todos tiempos de los errores que por ignorancia ó mala fe pudiese haber cometido, y á fin de que no resultare el menor perjuicio á los navieros, se encargó nuevamente lo prescrito en el art. 694 de la Ordenanza de Arsenales. Junto con di-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cha Real orden se acompaña una instrucción, que contiene el método propuesto por la extinguida Junta del Almirantazgo para uniformar y facilitar el arqueo de los buques de comercio, y aprobado por la citada Real orden de 18 de Diciembre de 1844. Más tarde se introdujo una pequeña modificación para ciertos y determinados casos por Real orden de 8 de Marzo de 1848. Este método oficial no sufrió alteración hasta que fué sustituído por el reglamento internacional de Constantinopla de 2 de Diciembre de 1874, que aprecia la cabida del buque por medio de unidades de 2,83 metros cúbicos, denominadas toneladas internacionales inglesas ó Moorson. Estos son los dos únicos métodos legales para conocer la cabida ó capacidad de un buque desde 1607 hasta la fecha en España, y el único ramo competente para entender en sus operaciones ha sido la Marina militar por medio de la corporación de Ingenieros navales.

Por lo mismo que, en el fondo, la cuestión del arqueo de embarcaciones es puramente facultativa, no es extraño que así el Intendente de Sevilla fuese inducido á error por el Contador de Aduanas de aquella localidad (1), y que los Centros directivos hayan padecido lamentables errores en perjuicio de los navieros y del comercio en general, como ha demostrado en otras ocasiones (2) el autor de este libro. No sólo se han equivocado

(1) Véase la Real orden de 18 de Diciembre de 1844, que se hallará en Bacardi; *Diccionario del Derecho marítimo de España*, pág. 74.

(2) Véanse mis artículos *La Dirección general de Aduanas* y *Los arqueos*, por P. Estasén, publicados en el *Consulado Español*, revista consular y mercantil, número de 1.° de Agosto de 1878. En dicho artículo decía lo siguiente:

«La Dirección general de Aduanas, al inspirar la ley de 17 de Julio de 1849, usurpó indebidamente las atribuciones de la Marina militar, desconociendo la tonelada oficial y mandando que se permitiera el abanderamiento de naves de madera mayores de 400 *toneladas de* 20 quintales *castellanos una* y los de hierro de cualquier cabida, mediante el pago de 127 rs. vn. por cada tonelada los primeros y 53 los segundos.

»Primer error de la oficina general, fundamento de todos los demás, y que por haber quedado sin correctivo, ha dado nacimiento á todos los posteriores. Y decimos error, porque despues del 17 de Julio de 1849 la Marina continuó arqueando los buques por el método de 1844, que se traducía en toneladas españolas de 70,19 pies cúbicos, y la Dirección de Aduanas las seguía aceptando como de 20 quintales castellanos, á pesar de que en un cubo de 70,19 pies de lado caben 34 quintales 17 libras de agua de mar. Y como aprobé todos los arqueos posteriores á 1849, prueba patente de que ignoraba lo que

los Centros directivos, sí que los mismos Ingenieros en trabajos especiales han descendido á confusiones lamentables (1).

era una tonelada española de arqueo y una tonelada de 20 quintales castellanos de peso.

»Conste, pues, que fué hija del error la tonelada de 20 quintales castellanos ordenada por la Dirección general de Aduanas; luego, según el principio de derecho «lo que es vicioso desde su origen no puede legalizarse en tiempo alguno», todas las consecuencias de este error absurdo, son absurdas y erróneas de necesidad, sin que puedan legalizarse en tiempo ni por motivo alguno.

»Estableciόse en España el sistema métrico decimal, y he aquí á la Dirección general de Aduanas que admite é impone como tonelada oficial (en Aduanas, Arancel de 1862) la unidad de peso de 1.000 kilogs. para el pago de derechos de abanderamiento de las naves extranjeras; y partiendo del error demostrado, dice: una tonelada española de 20 quintales castellanos, igual á 920 kilogs., pagaba 127 rs.; luego una de 1.000 kilogs. pagará 138 rs., tratándose de buques de madera: una tonelada española de 20 quintales, igual á 920 kilogramos, pagaba 53 rs.; luego una de 1.000 kilogs pagará 57,60, rs. tratándose de buque de hierro.

»Segundo error: Como no se fijaron reglas para hallar la equivalencia de las toneladas de 1.000 kilogs, y la Marina continuaba arqueando por toneladas españolas de 70,19, que la Aduana admitia como de á 20 quintales castellanos, se estuvo irrogando á los navieros un perjuicio de 8 por 100 sobre los derechos, hasta que publicados los Aranceles aprobados en 25 de Septiembre de 1865, se corrigió esta omisión por la Dirección general de Aduanas, previniendo que las 400 toneladas pretendidas de 20 quintales equivalían á 368 toneladas de 1.000 kilogs. (pero no se mandaron devolver las diferencias).

»Tercer error y de mucha importancia: Según queda probado, los derechos de 127 rs. y de 53 rs., respectivamente, se pagaban por cada tonelada española de arqueo de 70,19 pies cúbicos de Burgos y no por cada tonelada de 20 quintales, como erróneamente la llamó la Dirección; luego son erróneas las proporciones que hizo ésta, convirtiendo los derechos en 138 y 57,60 rs. respectivamente. Las verdaderas proporciones, que no podían ser otras, son las siguientes: una tonelada española de arqueo igual á 34 quintales castellanos, equivalentes á unos 1.500 kilogs., pagaba 127 rs.; luego una tonelada de 1.000 kilogs., pagará 84,66 rs. si era buque de madera de más de 400 toneladas; y una tonelada española de arqueo, igual á 1.500 kilogs., pagaba 53 rs.; luego una de 1.000 kilogs. pagará 35,33 reales si el buque era de hierro.

»El primer error engendró dos más, y este último de transcendencia suma.

(1) Véase *Memoria sobre el arqueo de los barcos*, por el Ingeniero D. Enrique Heriz, Barcelona; imprenta de Narciso Ramírez, 1873. En este trabajo se confunde el tonelaje con el porte. El *tonelaje de arqueo* es la capacidad expresada en unidades convencionales, pero que nada tiene que ver con el porte. El *porte* puede definirse en el peso que puede conducir el buque quedando apto para navegar en buenas condiciones marineras, es decir, con la debida seguridad para que no peligren vidas ni mercancías, por el mero hecho de la resistencia del buque á sumergirse. Esta confusión ha dado lugar á disposiciones é informes desacertados de la Dirección general de Aduanas.

La cuestión del arqueo de las embarcaciones mercantes tiene constantemente cuatro aspectos: el *facultativo* ó *nautico*, el *mercantil* ó *naviero*, el *rentístico*, ya que los buques pagan á la Hacienda según su tonelaje, y, por último, el *jurídico* (mercantil y administrativo). Ahora bien: es muy difícil ó, mejor dicho, raro, que una persona reuna á la vez conocimientos nauticos, rentísticos, mercantiles y jurídicos. Y es por esto que no faltan Ingenieros navales, muy peritos para arquear un buque, que abogan porque los derechos que pesan sobre un barco no se perciban sobre la capacidad disponible para carga y pasajeros, sino sobre la capacidad total, esto es, no proporcionales al tonelaje neto, sino al tonelaje total, lo cual es desconocer la naturaleza y la misión del buque, esto es, el transporte (1), y hasta en las *Colecciones legislativas* y *Diccionarios jurídicos* más usuales se nota la ausencia del artículo *arqueo de buques*, siendo

---

»El decreto de 22 de Noviembre de 1868 permitió la introducción de toda clase de buques mediante el pago de los siguientes derechos:

De madera hasta 100 ts.	de 1 m.° c.°	130	rs.	por t.ª m.ª	
» de 101 á 300 »	—	100	rs.	»	»
» de más de 300 »	y todos los de hierro	50	rs.	»	»

»Otra nueva tonelada, sin causa reconocida y sin alterar la tonelada oficial de arqueo de 70,19 pies de Burgos, que á haberse hecho la proporción debida é indicada en último lugar, hubieran reducido los derechos á 80, 60 y 30 rs. respectivamente, en vez de los 130, 100 y 50 que por este error se fijaron.

»Consta, pues, que la Dirección general de Aduanas confundió la tonelada española de arqueo oficial, con otra que denominó de 20 quintales castellanos, y que, sin embargo, reconoció ser la misma española de arqueo oficial.

»Que sin conocimiento de causa, la convirtió mal en tonelada de peso de 1.000 kilogs.

»Que por ignorancia aumentó los derechos de la tonelada de 1.000 kilogramos, en lugar de rebajarlos hasta dejarlos equivalentes á los anteriores.

»Que por ignorancia perjudicó á los introductores de buques en 8 por 100 además de lo antes citado.

»Que reconoció este error, pero no mandó indemnizar á los perjudicados.

»Y que por igual motivo cambió las toneladas de 1.000 kilogs. en toneladas de un kilolitro, sin causa justificada.

(1) Se ha llegado á sostener, en este sentido completamente erroneo, que «el espacio ocupado por la máquina y combustible no deberá descontarse de la capacidad total, pues los vapores, si bien tienen menos capacidad disponible para carga, emplean en cambio menos tiempo en sus viajes, y por consiguiente cobran mayores fletes» (Heriz, *Memoria sobre el arqueo de los barcos*), lo cual es lo mismo que cobrar al buque de vela derechos por las velas, jarcia y arboladura.

asi que es materia importantísima en el orden jurídico (1), y que bajo este aspecto puede ser asunto para un volumen abultado.

106.—Después de lo que tengo manifestado en los capítulos anteriores acerca de las disposiciones que rigen en materia de arqueo de buques, no me queda gran cosa que añadir (2). Repito no está dentro de los límites reducidos de una obra como la presente entrar en el examen de todas las disposiciones, ya nacionales, ya extranjeras, ya internacionales, pero aplicables á nuestros buques mercantes, relativas á los arqueos. Los navieros y los Capitanes deben conocer las disposiciones vigentes en España sobre esta materia, y por lo tanto, no deben ignorar tanto lo que emana de nuestros Gobiernos como de los extranjeros, así como de los actos de Autoridades extranjeras, referentes á arqueos que son de observancia en nuestro país (3). Por último,

---

(1) En la conocida obra de Alcubilla (*Diccionario de la Administración Española*, por D. Marcelo Martinez de Alcubilla, 3.ª edición, tomo 1), que tengo á la vista, (pág. 674), hay la palabra *arqueo*, pero se refiere al reconocimiento de caudales que existen en arcas públicas, para comprobar su conformidad con los libros de intervención y contabilidad. No dice una palabra del *arqueo de buques*. En cambio se nota en el *Diccionario jurídico administrativo* de Don Carlos Massa Sanguineti, tomo 1, pág. 546, articulo *arqueo*, que se insertan bajo este epígrafe las disposiciones relativas al *reconocimiento de los caudales existentes en las arcas públicas* y mezcladas con las disposiciones que se refieren á este reconocimiento aparecen la Real orden de 1.° de Abril de 1846 facultando á los Administradores de Aduanas para disponer el arqueo de buques sospechosos de haber disminuido el número de toneladas, y la de 4 de Marzo de 1848, aprobando en la isla de Cuba el abono de 29 reales fuertes por cada arqueo de buque mercante á favor de los operarios facultativos que no gozan sueldo del Estado; lo cual indica bien claramente que el compilador de las disposiciones menc.onadas no sabía lo que traía entre manos, y al encontrarse con preceptos relativos á arqueos de buques, no sabiendo donde insertarlas, le pareció menos mal continuarlas junto con las disposiciones que regulan el reconocimiento de caudales en las arcas públicas.

(2) En lenguaje oficial, arqueo es la acción de medir la capacidad de una embarcación. En los buques mercantes suele efectuarse por la resolución de la siguiente fórmula: $\frac{\frac{1}{3}(E+3\,C)\times M\times P}{70,19}$ en que representa E, la eslora, M, manga de arqueo, P, puntal, C, manga de construcción y el denominador los pies cúbicos de la tonelada de arqueo. Para el de las embarcaciones mercantes, véase el Reglamento de Diciembre de 1874, Real orden de 27 de Enero de 1879 y otra del Ministerio de Hacienda de 25 de Junio de 1880.

(3) Así, por ejemplo, por Real orden de 26 de Enero de 1890 (*Gaceta de Madrid* del día 29) se dispuso acceder á lo propuesto por el Gobierno del Im-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

deben tener conocimientos especiales para poder defender sus derechos en estas materias, tan expuestas á errores, que suelen redundar siempre en perjuicio de la ya bastante abatida Marina mercante española (1); y no estarán por demás noticias exactas acerca de los países que han adoptado el tonelaje neto del sistema denominado Moorson (2), los derechos que en cada país se exigen por tonelaje y la manera de medirlo, etc., etc.

107.—Entre las disposiciones que afectan á todas las personas que intervienen en el comercio marítimo, se encuentran las que reglamentan la inspección ó reconocimiento facultativo de que han de ser objeto en épocas y circunstancias determinadas los buques de la marina mercante para el cumplimiento de los artículos 154 y 155, tratado 5.º, tít. 7.º de las Ordenanzas de la Armada de 1793 (3), así como las que regulan la capacidad para pasajeros, condiciones que han de reunir los que se destinen á este fin, botes y material de salvamento, reglas sobre alimentación, higiene, salubridad, asistencia y seguridad de pasajeros (4). Igualmente deben tener muy presentes, para no incurrir en responsabilidades, las disposiciones de las Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas, relativas

perio alemán y ordenar, en consecuencia, que se reconozcan por nuestras Autoridades marítimas la validez en puertos españoles de los certificados especiales de arqueo expedidos por Alemania para el paso por el Canal de Suez.

(1) Naturalmente, estos conocimientos no siempre se adquieren con la lectura de los preámbulos y exposiciones de los decretos emanados de los Centros directivos, siendo necesario consultar obras especiales, tales como las siguientes: 1. *Curso metódico de arquitectura naval aplicada á la construcción de buques mercantes*, por D. Juan Monjo y Pons, declarada por S. M. como obra de texto para la Escuela de construcciones navales por Real orden de 8 de Mayo de 1858.—2. *Cartilla de construcción y manejo de los buques para instrucción de los guardias marinas*, por D. Miguel Roldán, Madrid, 1877; y la citada obra de mi amigo D. Enrique Heriz, *Memoria sobre el arqueo de los barcos*, Barcelona, 1878.

(2) Acerca de los países que han adoptado este sistema, véase la obra de A. N. Kiaer, *Las marinas mercantes*, publicada por la Oficina central de Estadística del Reino de Noruega, en Cristianía, 1881, pág. 9.

(3) Real orden de 14 de Julio de 1888 (*Gaceta de Madrid* de 27 del mismo mes y año), modificada por otra de 1.º de Abril de 1889 (*Gaceta de Madrid* de 12). A continuación publica la *Gaceta* las instrucciones á que deberán sujetarse los peritos mecánicos de los puertos ó funcionarios que les reemplacen en los reconocimientos facultativos de los buques; véase además la Real orden de 7 de Julio de 1890, *Gaceta de Madrid* de 15 del mismo mes y año.

(4) Realorden de 8 de Enero de 1890, *Gaceta de Madrid* del 12.

á la importación por mar (1), á los Capitanes y sus manifiestos (2), de los consignatarios y sus declaraciones (3), del despacho de las mercancías (4), de la importación de las provincias españolas de Ultramar (5), de la exportación por mar (6), del transbordo de mercancías (7), del comercio de cabotaje (8), de las averías (9), del abandono de las mercancías (10), de las arribadas (11), de los naufragios (12), disposiciones penales, impuestos de carga, descarga, de embarque y desembarque de viajeros y demás contenidas en dichas Ordenanzas, en sus apéndices y en disposiciones posteriores aduaneras. Todo lo cual es más propio de un tratado de Derecho administrativo (13).

---

(1) Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas, aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884.—Art. 44 de las mismas.
(2) Arts. 45 y sigs. de id.
(3) Arts. 60 y sigs. de id.
(4) Arts. 87 y sigs. de id.
(5) Arts. 104 y sigs. de id.
(6) Arts. 139 y sigs. de id.
(7) Arts. 162 y sigs. de id.
(8) Arts. 185 y sigs. de id.
(9) Arts. 214 y sigs. de id.
(10) Arts. 221 y sigs. de id.
(11) Arts. 226 y sigs. de id.
(12) Arts. 231 y sigs. de id.
(13) Con esto cerramos el tit. 23, sin ocuparnos de los Corredores intérpretes de buques, porque de esta materia se trató en el capítulo 4.º, tit. 6.º de esta obra, tomo II, página 469.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TÍTULO VIGÉSIMOCUARTO

DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DEL COMERCIO MARITIMO [1]

CAPÍTULO PRIMERO

Del fletamento y sus efectos según el antiguo Código de Comercio.

108.—El fletamento es el contrato de locación de la nave para el servicio á que está destinada, el cual no debe confundirse con el que celebre el propietario de la embarcación con el naviero á quien la ceda por un precio determinado ó gratuitamente para que la expida por su cuenta. El contrato entre el propietario y el naviero puede ser un *comodato* ó una *locación*, sujeto á las disposiciones del Derecho civil (2). Al contrato de arrendamiento de las naves mercantes suele darse el nombre de *fletamento*, que se ha definido del siguiente modo. Un contrato consensual, bilateral, en virtud del que una persona da á otra en arrendamiento, ya parcial, ya totalmente, una nave para el uso determinado de transporte de pasajeros y mercancías por una merced ó premio que recibe. De lo cual se infiere, en opinión de ilustradísimos comentaristas (3): 1.º,

(1) No nos ocupamos aquí de los contratos conocidos con el nombre de *mota* y demás de la costa de Cataluña, porque hemos tratado de ellos en el tomo III, tít. 8.º, capítulo único, págs. 101 y siguientes.

(2) Véase el *Curso de Derecho mercantil* de D. Pablo González Huebra, tomo II, Barcelona, 1859, pág. 96.

(3) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 302.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

que el fletamento se perfecciona por el consentimiento en el servicio y en el precio, y da, por lo tanto, derecho á exigir la extensión del documento necesario; 2.º, que desde su celebración produce derechos y obligaciones á favor y en contra de las partes contratantes, y por lo tanto, acciones directas en virtud de las cuales cada una de ellas puede demandar á la otra, si le causa lesión en su derecho, ó ser demandada, si no respeta la obligación contraída. Estas obligaciones son por parte del que da la nave en fletamento, la de hacer el transporte, y por la del que la toma pagar á su tiempo el precio convenido; 3.º, que es necesario que el arrendamiento se haga para transportes; por esto no constituye contrato de fletamento el de los barcos arrendados para pescar ó para armarlos en corso; y 4.º, que en el fletamento debe haber merced ó precio en remuneración del servicio, á cuyo premio se da el nombre de flete. Tampoco constituye fletamento la expedición á la parte en la que el naviero y los copartícipes en el casco y aparejos prestan la *madera* al Capitán y demás interesados en el fondo expedicional ó *motistas*, pues que en este caso no hay flete y sí participación en las ganancias ó pérdidas, conforme se ha indicado al tratar de las cuentas en participación (1).

En todo contrato de fletamento debía hacerse expresa mención de cada una de las circunstancias siguientes: 1.ª La clase, nombres y porte del buque. 2.ª Su pabellón y puerto de su matrícula. 3.ª El nombre, apellido y domicilio del Capitán. 4.ª El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste fuera quien contratase el fletamento. 5.ª El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando éste por comisión, el de la persona de cuya cuenta hacía el contrato (2). 6.ª El puerto de carga y el de descarga. 7.ª La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y recibir. 8.ª El flete que se haya de pagar, arreglado, bien por una cantidad alzada por el viaje ó por 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.

(1) Véase tomo III de esta obra, págs. 103 y sigs.
(2) Art. 118 del antiguo Código de Comercio.

9.ª El tanto que se haya de dar al Capitán por capa. Se entiende por *capa* la gratificación que por costumbre se da al Capitán por el fletador además del flete, como un premio para que tenga mayor interés en las expediciones y ponga mayor cuidado en la conservación del cargamento, percibiéndola el Capitán íntegramente para sí (1). 10. Los días convenidos para la carga y la descarga (2). 11. Las estadías y sobreestadías que pasados aquéllos habrán de contarse, y lo que se haya de pagar por cada una de ellas (3). Además debían comprenderse en el contrato todos los pactos especiales en que convinieren las partes (4). Este contrato podía ser celebrado en concepto

(1) Algunos, como Bacardí (*Diccionario del Derecho marítimo de España*, artículo *capa*), la han definido cantidad alzada que se abona al Capitán como indemnización de los gastos menudos, como son: pilotajes, remolques y derechos de puerto; pero esta definición está desechada, como han hecho notar La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, página 308, nota), ateniéndose á la definición que dá el *Diccionario marítimo Español*; Madrid, Imprenta Real, 1831. Los gastos menores los paga el Capitán de los fondos del buque y se tienen en cuenta al contratarse los fletamentos. Véase además Huebra, *Derecho mercantil*, tomo II, pág. 100, y Apéndice, página 287.

(2) Art. 744 del antiguo Código de Comercio.

(3) Por lo visto no están conformes los autores sobre la verdadera inteligencia de la palabra *Estadía* aplicada al fletamento. Los Sres. Martí y Caravantes comprenden bajo este nombre la cantidad que se paga por la demora pasado el plazo estipulado ó designado por el uso para la carga ó descarga. El *Diccionario marítimo Español* y el antiguo Código de Comercio lo aplican á este plazo mismo, y así se entiende generalmente en opinión de González Huebra (*Derecho mercantil*, pág. 100), fijándolo para la descarga después de la admisión á libre plática y señalando el tanto diario que se ha de pagar. Martí de Eixalá y Durán y Bas (*Instituciones de Derecho mercantil*, edic de 1870, pág. 384), opinan que deben llamarse *Estadías* los dias convenidos para la carga y descarga, ó los que en defecto de convenio concede el uso, y los que después de éstos se dejan transcurrir sin efectuar la carga ó descarga, se denominan *Sobreestadías*, y *gastos de sobreestadía* la indemnización que se paga por esta demora. No es así como el uso aplica estas palabras, ni como las acepta el antiguo Código de Comercio; las palabras *estadías* y *sobreestadías*, se refieren tanto á los *plazos* como á las *cantidades* ó *indemnizaciones* que se pagan por la demora, entendiéndose por *estadía* un primer plazo, á partir desde el día en que debía haberse efectuado la carga ó descarga y durante cuyo plazo se paga diariamente una cantidad. Así se dice, desde tal día, si no se ha efectuado la descarga, *comenzarán á correr estadías*, y *sobreestadía* es un segundo plazo á continuación del primero, durante el cual se paga una cantidad en concepto de indemnización, que suele ser mucho mayor á la del primer plazo.

(4) Art. 737 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de fletante por el naviero mismo, por el consignatario de la nave ó por el Capitán en ausencia de uno y otro como delegado ó mandatario del primero; con la advertencia de que aun cuando los dos últimos se hubiesen excedido de sus facultades celebrándolo en contravención á las órdenes que se les hubiesen dado, era válido y surtía sus naturales efectos, sin perjuicio de la responsabilidad en que pudieran haber incurrido para con el naviero por el perjuicio que le hubiese resultado (1). Como fletador lo podía celebrar cualquiera persona que tuviere capacidad legal para obligarse á sí mismo, ó para obligar á otros, si lo contratare en su representación. Los fletadores podían ser uno ó muchos y el fletamento total ó parcial, esto es, de todo el buque ó sólo de una parte de él. Cuando se hubiese contratado sólo en parte, era puro ó con la condición de que se rescindiese según el uso, si no se completaba la carga en el tiempo que se fijase, que es lo que se llama *fletamento á carga general*. El total podía celebrarse de tres modos, á saber: por todo el viaje, por tiempo determinado ó por meses; el parcial, fuese condicional ó puro, también se contraía por una cantidad alzada, por quintales ó por toneladas (2). El fletamento, por lo que mira á las cavidades del buque que se alquilan y que le será permitido al cargador ocupar, repetimos, se divide en total y parcial, pudiendo celebrarse con uno ó más cargadores; y en el segundo caso, si los cargadores juntos llenasen el porte del buque, tenemos el fletamento á carga general. Por lo que toca al tiempo para el cual se alquila el todo ó parte del buque, el contrato puede celebrarse de diferentes maneras; ya hasta cierto día, ó para determinado número de días ó meses; ya para un viaje, sea cual fuere su duración, y este viaje, ora es el de ida tan sólo, ora también el de vuelta, en cuyo caso se llama fletamento para *viaje redondo*, entendiéndose por tal el que hace un buque desde el punto de su salida hasta su regreso al mismo, si éste se verifica en lastre y sin nuevo cargamento; y que no es viaje redondo sino distinto, el que hace el buque que regresa al punto de partida con

(1) Art. 750 del antiguo Código de Comercio.
(2) González Huebra, *Derecho mercantil*, tomo II, pág. 97.

nuevo cargamento, y el que hace el que con esta circunstancia se dirige á otro punto diferente (1). Hay también variedad en el modo de estipular los fletes. Algunas veces se fijan en cantidad determinada para todo el viaje, y otras á un tanto por cada mes que dure la navegación; y en uno y otro caso, ó la cantidad es una sola para toda la carga, ó bien un tanto por tonelada (2).

109.—Para que los contratos de fletamento fuesen obligatorios en juicio habían de constar por escrito, redactados en una *póliza de fletamento*, de que cada una de las partes contratantes debía recoger un ejemplar firmado por todas ellas. Cuando alguna no supiere firmar, deberán hacerlo á su nombre dos testigos (3). Si se llegare á recibir el cargamento, no obstante que no se hubiere solemnizado en la forma debida el contrato de fletamento, se entendía éste celebrado con arreglo á lo que resultare del conocimiento, cuyo documento era el único título por donde se fijaban los derechos y obligaciones del naviero, del Capitán y del fletador en orden á la carga (4). Las pólizas de fletamento debían hacer plena fe en juicio, siempre que se hubiere hecho el contrato con intervención de Corredor, certificando éste la autenticidad de las firmas de las partes contratantes y que se pusieron á su presencia (5). Si resultare discordancia entre las pólizas de fletamento que produjeren las partes, debía estarse á lo que concordare con la que el Corredor debía reservar en su registro (6). También hacían fe las pólizas de fletamento, aunque no hubiere intervenido Corredor en el contrato, siempre que los contratantes reconocieren las firmas puestas en ellas (7). No habiendo intervenido Corredor en el fletamento, ni reconociéndose por los contratantes la autenticidad de sus firmas, debían juzgarse las dudas que ocurrieren en la ejecución del contrato, según los méritos de las pruebas que

(1) Real orden de 14 de Enero de 1856.
(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Derecho mercantil*, pág. 383.
(3) Art. 738 del antiguo Código de Comercio.
(4) Art. 739 de id.
(5) Art. 740 de id.
(6) Arts. 98 y 741 de id.
(7) Arts. 419 y 742 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cada litigante produzca en apoyo de su pretensión (1). Si no constare en la póliza del fletamento el plazo en que debía evacuarse la carga y descarga de la nave, debía regir el que estuviere en uso en el puerto donde respectivamente se hiciere cada una de aquellas operaciones (2). Pasado el plazo para la carga ó la descarga (3), y no habiendo cláusula expresa que fijase la indemnización de la demora, tenía derecho el Capitán á exigir las estadías y sobreestadías que hubiesen transcurrido sin cargar ni descargar, y cumplido que fuere el término de las sobreestadías, si la dilación estuviere en no ponerle la carga al costado, podía rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete pactado; y si consistiese en no recibirle la carga, debía acudir al Tribunal de Comercio (4), y desde su abolición al Juez de primera instancia (5), para que providenciara el depósito (6). Si hubiere habido engaño ó error en la cabida designada al buque, tenía opción el fletador á rescindir el fletamento ó á que se le hiciese reducción en el flete convenido en proporción de la carga que la nave dejare de recibir, y el fletante debía indemnizarla además de los perjuicios que se le hubieren ocasionado (7). No se reputaba que había habido error ni engaño para aplicar la disposición precedente, cuando la diferencia entre la cabida del buque manifestada al fletador y su verdadero porte no excediere de una quincuagésima parte, ni tampoco cuando el porte manifestado fuese el mismo que constare de la matrícula del buque, aunque nunca podía ser obligado el fletador á pagar más flete que el que correspondiese al porte efectivo de la nave (8). También podía el fletador rescindir el contrato cuando se le hubiere ocultado el verdadero pabellón de la nave, y si de resultas de este engaño sobreviniere confiscación, aumento de derechos ú otro perjuicio á su cargamento, estaba

(1) Art. 743 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 744 de id.
(3) Véase artículos 759 y 674 de id.
(4) Art. 745 de id.
(5) Artículos 16, 17 y 18 del Decreto de 6 de Diciembre de 1868.
(6) Art. 745 del antiguo Código de Comercio.
(7) Art. 746 de id.
(8) Art. 747 de id.

obligado el fletante á indemnizarlo (1). Vendiéndose la nave después que estuviere fletada, podía el nuevo propietario cargarla por su cuenta, si el fletador no hubiese comenzado á cargarla antes de hacerse la venta, quedando á cargo del vendedor indemnizarle de todos los perjuicios que se le siguieren por no haberse cumplido el fletamento contratado. No cargándola por su cuenta el nuevo propietario, debía llevarse á efecto el contrato pendiente, pudiendo reclamar contra el vendedor el perjuicio que de ello pudiere irrogársele, si éste no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta. Una vez que se hubiere comenzado á cargar la nave por cuenta del fletador, se cumplía en todas sus partes el fletamento que tenía hecho el vendedor, sin perjuicio de la indemnización á que hubiere lugar contra éste y en favor del comprador (2). Aun cuando el Capitán se hubiere excedido de sus facultades, contratando un fletamento en contravención á las órdenes que le hubiese dado el naviero, se llevaba éste á efecto en los términos pactados, salvo el derecho del naviero contra el Capitán, por el perjuicio que recibiere por el abuso que hizo éste de sus funciones (3). No siendo suficiente el porte de la nave para cumplir los contratos de fletamento celebrados con distintos cargadores, debía darse la preferencia al que ya tuviere introducida la carga en la nave, y los demás debían obtener el lugar que les correspondiera, según el orden de fechas de sus contratos (4). No habiendo prioridad en las fechas, debían cargar á prorrata de las cantidades de peso ó extensión que cada uno tuviere marcadas en su contrato, quedando obligado el fletante en ambos casos á indemnizar á los fletadores de los perjuicios que recibieren por la falta de cumplimiento de aquéllos (5).

(1) Art. 748 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 749 de id.
(3) Artículos 641, 618 y 750 de id.
(4) Art. 751 de id.
(5) Art. 751 del antiguo Código de Comercio y *Libro del consulado de mar* (Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado libro del consulado, nuevamente traducido al castellano con el texto lemosín restituido á su original integridad y pureza, é ilustrado con varios Apéndices, glosarios y observaciones históricas por D. Antonio de Capmany y de Monpalau, Secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia; Madrid, en la Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1791), capítulos 88 y 89.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Estando la nave fletada por entero, puede el fletador obligar al Capitán á que se haga á la vela desde que tuviere recibida la carga á bordo, siendo el tiempo favorable y no ocurriendo caso de fuerza insuperable que lo impidiere (1). En los fletamentos parciales no podía rehusar el Capitán emprender su viaje ocho días después que tuviere á bordo las tres cuartas partes del cargamento que correspondiere al porte de la nave (2). Después que el fletante hubiese recibido una parte de su carga, no podía eximirse de continuar cargando por cuenta del mismo propietario, ó de otros cargadores, á precio y condiciones iguales ó proporcionadas á las que concertó con respecto á la carga que tuviese recibida, si no las encontrase más ventajosas; y no queriendo convenir en ello, le podría obligar el cargador á que se hiciere á la vela con la carga que tuviere á bordo (3). El Capitán que después de haber tomado alguna parte de carga no hallare con que completar las tres quintas partes de la que correspondiere al porte de su nave, podía subrrogar para el transporte otra nave visitada y declarada apta para el mismo viaje, corriendo de su cuenta los gastos que se causaren en la traslación de la carga y el aumento que pudiere haber en el precio del flete (4). Si no tuviere proporción para hacer esta subrrogación, debía emprender su viaje dentro del plazo que tuviere contratado; y en el caso de no haber hecho pacto expreso sobre ello, treinta días después de haber empezado á cargar (5). Los perjuicios que sobrevinieren al fletador por retardo voluntario de parte del Capitán en emprenderse el viaje después que hubiera debido hacerse á la vela, según las reglas que van prescritas, eran de cargo del fletante, cualquiera que fuese la causa de que procedieren, siempre que se le hubiese requerido judicialmente á salir al mar en el tiempo que debía hacerlo (6). Ni en el caso de haberse fletado la nave por entero, ni siempre que en fletamentos parciales se hubiesen reunido los tres quintos

(1) Art. 752 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 753 de id.
(3) Art. 754 de id. y *Libro del consulado de mar*, cap. 87.
(4) Arts. 755 y 757 de id.
(5) Art. 755 de id.
(6) Art. 756 de id.

de la carga correspondiente á su porte, podía el fletante subrrogar otra nave de la que se designó en la contrata de fletamento, á menos que no consintieren en ello todos los cargadores; y de hacerlo sin este requisito, se constituía responsable de todos los daños que sobrevinieren al cargamento durante el viaje (1). El que hubiere fletado una nave por entero podía ceder su derecho á otro, para que lo cargare en todo ó en parte, sin que el Capitán pudiese impedirlo. Si el fletamento se hubiese hecho por cantidad fija, podía asimismo el fletador subfletar de su cuenta á los precios que hallare más ventajosos, manteniéndose íntegra su responsabilidad hácia el fletante y no causando alteración en las condiciones con que se hizo el fletamento (2). El fletador que no completare la totalidad de la carga que pactó embarcar, debía pagar el flete de lo que dejare de cargar, á menos que el Capitán no hubiere tomado otra carga para completar la correspondiente á su buque (3). Introduciendo el fletador en la nave más carga que la que tuviere declarada y contratada, debía pagar el aumento de flete que correspondiere al exceso, con arreglo á su contrata; y si el Capitán no pudiese colocar este aumento de carga bajo de escotilla y en buena estiva sin faltar á los demás contratos que tuviere celebrados, debía descargarlo á expensas del propietario (4). El Capitán podía echar en tierra antes de salir del puerto las mercaderías introducidas en su nave clandestinamente y sin su consentimiento, ó bien portearlas exigiendo el flete al precio más alto que hubiese cargado en aquel viaje (5).

110.—Todo perjuicio de confiscación, embargo ó detención que sobreviniere á la nave, por haber el fletador introducido en ella distintos efectos de los que manifestó al fletante, debía recaer sobre el mismo fletador su cargamento y demás bienes. Si estos perjuicios fueren extensivos á la carga de los demás cofletadores, será igualmente de cuenta del fletador que come-

(1) *Libro del consulado*, capítulos 88 y 90, y art. 757 de id.
(2) Art. 758 del antiguo Código de Comercio.
(3) Arts. 745, 766, 764, 765 y 759 de id.
(4) Art. 760 de id.
(5) Art. 761 de id. y *Libro del consulado*, cap. 86.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tió aquel engaño indemnizarles íntegramente de ellos (1). Conviniendo á sabiendas el fletante en recibir á su bordo mercaderías de ilícito comercio, se constituye responsable mancomunadamente con el dueño de ellas de todos los perjuicios que se originen á los demás cargadores, y no podrá exigir de aquél indemnización alguna por el daño que resulte á la nave, aun cuando se hubiese pactado (2). Si el fletador abandonare el fletamento sin haber cargado cosa alguna, pagará la mitad del flete convenido, y el fletante quedará libre y quito de todas las obligaciones que contrajo en el fletamento (3). En los fletamentos á carga general podía cualquiera de los cargadores descargar las mercaderías cargadas, pagando medio flete, el gasto de desestivar y restivar, y cualquier daño que se originare por su causa á los demás cargadores (4). Estos tendrían facultad de oponerse á la descarga, haciéndose cargo de los efectos que se pretendieren descargar, y abonando su importe al precio de la factura de consignación (5). Fletado un buque para recibir su carga en otro puerto, debía presentarse el Capitán al consignatario designado en su contrata; y si éste no le diere la carga, debía dar aviso al fletador, cuyas instrucciones debía esperar, corriendo entretanto las estadías convenidas, ó las que fuesen de uso en el puerto, si no se hizo pacto expreso sobre ellas. No recibiendo el Capitán contestación en el término regular, debía hacer diligencia para hallar flete; y si no lo hallare después que hubiesen corrido las estadías y sobreestadías, debía formalizar su protesta y regresar al puerto donde contrató su fletamento. El fletador debía pagar su flete por entero, descontando el que hubiesen devengado las mercaderías que se hubieren cargado por cuenta de un tercero (6), cuyas disposiciones eran aplicables al buque que fletado de ida y vuelta no se hubiese habilitado con la carga de retorno (7).

(1) Art. 762 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 883, 263 y 888 de id.
(3) Arts. 759, 773, 745 y 764 de id.
(4) Arts. 759, 745 y 765 de id.
(5) Art. 765 de id.
(6) Art. 766 de id.
(7) Art. 767 de id.

Si antes de hacerse la nave á la vela sobreviniere una declaración de guerra entre la nación á cuyo pabellón perteneciere y otra cualquiera potencia marítima, ó cesaran las relaciones de comercio con el país designado en la contrata de fletamento para el viaje de la nave, quedaban por el mismo hecho rescindidos los fletamentos y extinguidas todas las acciones á que pudieran dar lugar (1). Hallándose cargada la nave, debía descargarse á costa del fletador, y éste abonar también los gastos y salarios causados por el equipaje desde que se comenzó á cargar la nave (2). Cuando por cerramiento del puerto ú otro accidente de fuerza insuperable se interrumpiese la salida del buque, subsistía el fletamento sin que hubiese derecho á reclamar perjuicios por una ni por otra parte. Los gastos de manutención y sueldo del equipaje eran considerados avería común (3), quedando en este caso al arbitrio del cargador descargar y volver á cargar á su tiempo sus mercaderías, pagando estadías si retardase la descarga después de haber cesado la causa que entorpecía el viaje (4). Si después de haber salido la nave al mar arribare al puerto de su salida por tiempo contrario ó riesgo de piratas ó enemigos, y los cargadores conviniesen en su total descarga, no podría rehusarla el fletante, pagándole el flete por entero del viaje de ida (5). Si el fletamento estuviere ajustado por meses, debería pagarse el importe de una mesada libre, siendo el viaje á un puerto del mismo mar, y dos si estuviese en mar distinto. De un puerto á otro de la Península é islas adyacentes nunca debía pagarse más que una mesada (6). Ocurriendo en viaje la declaración de guerra (7),

(1) Arts. 771, 668, 712 y 768 del antiguo Código de Comercio.
(2) Véase arts. 763, 929, 890, 889, 870, 764, 765, 713, 935 y 936 del antiguo Código de Comercio. Acerca de la guerra en su relación con el derecho marítimo, puede consultarse *Estudios sobre el derecho internacional marítimo*, por D. Ignacio de Negrin; Madrid, 1862, pág. 67 y siguientes.
(3) Art. 769 del antiguo Código de Comercio.
(4) Art. 770 de id.
(5) Arts. 768, 710, 935, puntos 3.° y 4.°, y 771 de id.
(6) Art. 771 de id.
(7) Acerca de la declaracion de guerra y sus efectos inmediatos, Véase *Manual de derecho internacional público y privado*, por el Marqués de Olivart; Madrid, 1886, págs. 386 y sigs., y las obras de Fiore, *El derecho internacional codificado y su sanción penal*, 1891, tomo II, págs. 55 y sigs.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cerramiento de puerto (1) ó interdicción de relaciones comerciales, seguirá el Capitán las instrucciones que de antemano haya recibido del fletador, y sea que arribe al puerto que para este caso le estuviese designado, ó sea que vuelva al de su salida, percibirá sólo el flete de ida, aun cuando la nave estuviese contratada por viaje de ida y vuelta (2). Faltando al Capitán instrucciones del fletador, y sobreviniendo declaración de guerra, seguirá su viaje al puerto de su destino, como éste no sea de la misma potencia con quien se hayan roto las hostilidades, en cuyo caso se dirigirá al puerto neutral y seguro que se encuentre más cercano, y aguardará órdenes del cargador, sufragándose los gastos y salarios devengados en la detención como avería común (3). Haciéndose la descarga en el puerto de arribada, se devengará el flete por viaje de ida entero, si estuviese á más de la mitad de distancia entre el de la expedición y el de la consignación. Siendo la distancia menor, sólo se devengaba la mitad del flete (4). Los gastos que se ocasionen en descargar y volver á cargar las mercaderías en cualquier puerto de arribada, eran de cuenta de los cargadores cuando se hubiese obrado por disposición suya ó con autorización del Tribunal (5) que hubiese estimado conveniente aquella operación para evitar daños y avería en la conservación de los efectos (6).

No se debía indemnización al fletador cuando la nave hiciese arribada para una reparación urgente y necesaria en el casco ó en sus aparejos y pertrechos (7); y si en este caso prefiriesen los cargadores descargar sus efectos, debían pagar el flete por entero como si la nave hubiese llegado á su destino,

(1) Acerca de los bloqueos, Véase *Manual de derecho internacional público y privado*, por el Marqués de Olivart; Madrid, 1888, págs. 452 y sigs. *Del bloqueo en tiempo de paz*. Véase Fiore, *Derecho internacional codificado y su sanción jurídico*, 1891, tomo II, pág. 51.

(2) Art. 772 del antiguo Código de Comercio.

(3) Véase arts. 780, 772, 773, 769 y 773 de id.

(4) Véase arts. 777, 780, 781 y 774 de id.

(5) El texto primitivo del art. 775 del antiguo Código de Comercio, decía *del Tribunal*; pero debe ser *del juzgado*, con arreglo al decreto de 6 de Diciembre de 1868.

(6) Arts. 999, 1000 y 775 del antiguo Código de Comercio.

(7) Arts. 776, 792, 764, 644 y 971 de id.

no excediendo la dilación de treinta días; y pasando de este plazo, sólo debían pagar el flete proporcional á la distancia que la nave hubiese transportado el cargamento (1). Estando la nave inservible, estaba obligado el Capitán á fletar otra á su costa que recibiere la carga y la porteare á su destino, acompañándola hasta hacer la entrega de ella (2). Si absolutamente no se encontrase en los puertos que estuvieren á treinta leguas de distancia otra nave para fletarla, debía depositarse la carga por cuenta de los propietarios en el puerto de la arribada, regulándose el flete de la nave que quedó inservible en razón de la distancia que la porteó, y no podía exigirse indemnización alguna (3). Si por malicia ó indolencia dejare el Capitán de proporcionar embarcación que transportare el cargamento en el caso prevenido en el art. 777 del antiguo Código de Comercio, podían buscarla y fletarla los cargadores á expensas del anterior fletante, después de haber hecho dos interpelaciones judiciales al Capitán, y éste no podía rehusar la ratificación del contrato hecho por los cargadores, que debía llevarse á efecto de su cuenta y bajo su responsabilidad (4). Justificando los cargadores que el buque quedó inservible y no estaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no podían exigírseles los fletes, y el fletante respondía de todos los daños y perjuicios (5). Esta justificación era admisible y eficaz, no obstante la visita ó fondeo de la nave en que se hubiere calificado su aptitud para emprender el viaje (6). Si por bloqueo ú otra causa que interrumpiera las relaciones de comercio no pudiere arribar la nave al puerto de su destino y las instrucciones del cargador no hubiesen prevenido este caso, arribará el Capitán al puerto hábil más próximo, donde si encontrare persona cometida para recibir el cargamento, se lo entregará, y en su defecto, aguardará las instrucciones del cargador ó bien del consignatario á quien iba dirigido, y obrará según ellas, soportándose los gas-

(1) Art. 776 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 870, 926, 774 y siguientes de id.

(3) Art. 777 de id.

(4) Art. 778 de id.

(5) Arts. 648, 779 y 983 de id.

(6) Art. 779 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tos que este retardo ocasionare como avería común y percibiendo el flete de ida por entero (1). Transcurrido un término suficiente á juicio del Tribunal de Comercio ó Magistrado judicial (2) ó del Juzgado de primera instancia (3) de la plaza á donde se hizo la arribada para que el cargador ó consignatario nombrasen en ella persona que recibiese el cargamento, se decretará su depósito por el mismo Tribunal, pagándose el flete con el producto de la porción del mismo cargamento que debía venderse en cantidad suficiente para cubrirlo (4).

111.—Fletada la nave por meses ó por días, se devengarán los fletes desde el día en que se ponga á la carga, á menos que no haya estipulación expresa en contrario (5). En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, comenzará á correr el flete desde el mismo día, salvas siempre las condiciones que hayan acordado las partes (6). Cuando los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por peso bruto incluyendo los envoltorios, barricas ó cualquiera especie de vaso en que vaya contenida la carga, si otra cosa no se hubiere pactado expresamente (7). Devengan flete las mercaderías que el Capitán haya vendido en caso de urgencia para subvenir á los gastos de carena, aparejamiento y otras necesidades imprescindibles del buque (8). El flete de las mercaderías arrojadas al mar para salvarse de un riesgo, se considerará avería común, abonándose su importe al fletante (9). No se debe flete por las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio ó varamiento, ni de las que fueren presa de piratas ó enemigos (10). Si hubiere percibido adelantado el flete, se devolverá, á menos que no se hubiese estipulado lo contrario (11). Rescatándose el buque ó su

(1) Arts. 772, 773, 774, 769 y 780 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 781 de id.
(3) Arts. 16, 17, 18 y 25 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.
(4) Art. 781 del antiguo Código de Comercio.
(5) Art. 782 de id.
(6) Art. 783 de id.
(7) Art. 784 de id.
(8) Art. 785 de id.
(9) Arts. 786 y 948 de id.
(10) Arts. 787 de id.
(11) Arts. 936 y 787 de id.

carga, ó salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia que el buque porteó la carga; y si reparado éste la llevase hasta el puerto de su destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda decidirse sobre la avería (1). Devengan el flete íntegro, según lo pactado en el fletamento, las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por caso fortuito, por vicio propio de la cosa ó por mala calidad ó condición de los envases (2).

No podía ser obligado el fletante á recibir en pago de fletes los efectos del cargamento, estén ó no averiados; pero bien podrían abandonarle los cargadores por el flete los líquidos cuyas vasijas hayan perdido más de la mitad de su contenido (3). Teniendo un aumento natural en su peso ó medida las mercaderías cargadas en la nave, se pagará por el propietario el flete correspondiente á este exceso (4). El fletador que voluntariamente y fuera de los casos de fuerza insuperable á que se refiere el art. 771 del antiguo Código hiciere descargar sus efectos antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero y abonará los gastos de la arribada que se hizo á su instancia para la descarga (5). El flete se debe desde el momento en que se han descargado y puesto á disposición del consignatario las mercaderías (6). No se puede retener á bordo el cargamento á pretexto de recelo sobre falta de pago de los fletes; pero habiendo justos motivos para aquella desconfianza, podía el Tribunal de Comercio (7), y desde que se abolieron estos Tribunales el Juzgado de primera instancia (8), á petición del Capitán, autorizar la intervención de los efectos que se descarguen hasta que se hayan pagado los fletes (9). Fuera de los casos exceptuados en las disposiciones precedentes, no estaba obligado el fletante á soportar disminución alguna en los fletes

(1) Arts. 921, 922 á 928, 936, 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 8.ª, 12.ª y 935 al fin, y 788.
(2) Arts. 622 y 789 del antiguo Código de Comercio.
(3) Art. 790 de id.
(4) Art. 791 de id.
(5) Arts. 776, 999, 1000 y 792.
(6) Arts. 230 y 793 de id.
(7) Art. 794 de id.
(8) Decreto de 6 de Diciembre de 1868, arts. 16, 17 y 18.
(9) Arts. 674 y 794 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

devengados con arreglo á la contrata del fletamento (1). La capa debía satisfacerse en la misma proporción que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones y modificaciones á que están sujetos éstos (2). El cargamento está especialmente obligado á la seguridad del pago de los fletes devengados en su transporte (3). Hasta cumplido un mes de haber recibido el consignatario la carga, conserva el fletante el derecho de exigir que se venda judicialmente la parte de ella que sea necesaria para cubrir los fletes, lo cual se verificará también aun cuando el consignatario se constituya en quiebra. Pasado aquel término, los fletes se considerarán en la clase de un crédito ordinario, sin preferencia alguna. Las mercaderías que hubiesen pasado á tercer poseedor después de transcurridos los ocho días siguientes á su recibo, dejan de estar sujetas á esta responsabilidad (4).

(1) Art. 795 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 737, 9.ª y 796 id.
(3) Art. 797 de id.
(4) Art. 950 de la ley de Enjuiciamiento sobre los negocios y causas de Comercio de 24 de Julio de 1830, y 229, 231, 798, 991 y 995 del antiguo Código de Comercio.

CAPÍTULO II

Del contrato de fletamento, según el vigente Código de Comercio.

Consideraciones generales.

112.—Los transportes por mar constituyen la base de las especulaciones del comercio marítimo, recaen sobre dos objetos distintos, que son, mercancías y personas, dando lugar á la celebracion de los contratos que reciben el nombre de *fletamento* propiamente dicho, cuando se trata del transporte de géneros ó efectos comerciales, y de *pasaje* cuando se refiere al transporte de viajeros. El Código antiguo, redactado en una época en que no habían tomado gran incremento los transportes de personas, se ocupó únicamente de fijar la doctrina jurídica acerca del contrato de fletamento. El vigente Código, después de reproducirla con algunas modificaciones importantes, establece por primera vez las reglas que deben observarse para el transporte de viajeros, determinando los derechos y obligaciones que nacen del contrato celebrado entre éstos y el Capitán, así como los modos de asegurar su cumplimiento.

Las modificaciones que el Código vigente introduce en el contrato de fletamento, tienen por objeto aclarar algunos puntos que dan lugar á duda en el antiguo, y poner en armonía esta parte de la legislación mercantil con la práctica seguida en las demás naciones marítimas.

Aunque por regla general el flete sólo se devenga si el transporte se realiza en los términos pactados y llegan las mercancías al puerto de su destino, existen algunas excepciones á este principio. Una de ellas recae sobre las mercaderías

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

devengados con arreglo á la contrata del fletamento (1). La capa debía satisfacerse en la misma proporción que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones y modificaciones á que están sujetos éstos (2). El cargamento está especialmente obligado á la seguridad del pago de los fletes devengados en su transporte (3). Hasta cumplido un mes de haber recibido el consignatario la carga, conserva el fletante el derecho de exigir que se venda judicialmente la parte de ella que sea necesaria para cubrir los fletes, lo cual se verificará también aun cuando el consignatario se constituya en quiebra. Pasado aquel término, los fletes se considerarán en la clase de un crédito ordinario, sin preferencia alguna. Las mercaderías que hubiesen pasado á tercer poseedor después de transcurridos los ocho días siguientes á su recibo, dejan de estar sujetas á esta responsabilidad (4).

(1) Art. 795 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 737, 9.ª y 796 id.
(3) Art. 797 de id.
(4) Art. 950 de la ley de Enjuiciamiento sobre los negocios y causas de Comercio de 24 de Julio de 1830, y 229, 231, 798, 991 y 995 del antiguo Código de Comercio.

CAPÍTULO II

Del contrato de fletamento, según el vigente Código de Comercio.

Consideraciones generales.

112.—Los transportes por mar constituyen la base de las especulaciones del comercio marítimo, recaen sobre dos objetos distintos, que son, mercancías y personas, dando lugar á la celebracion de los contratos que reciben el nombre de *fletamento* propiamente dicho, cuando se trata del transporte de géneros ó efectos comerciales, y de *pasaje* cuando se refiere al transporte de viajeros. El Código antiguo, redactado en una época en que no habían tomado gran incremento los transportes de personas, se ocupó únicamente de fijar la doctrina jurídica acerca del contrato de fletamento. El vigente Código, después de reproducirla con algunas modificaciones importantes, establece por primera vez las reglas que deben observarse para el transporte de viajeros, determinando los derechos y obligaciones que nacen del contrato celebrado entre éstos y el Capitán, así como los modos de asegurar su cumplimiento.

Las modificaciones que el Código vigente introduce en el contrato de fletamento, tienen por objeto aclarar algunos puntos que dan lugar á duda en el antiguo, y poner en armonía esta parte de la legislación mercantil con la práctica seguida en las demás naciones marítimas.

Aunque por regla general el flete sólo se devenga si el transporte se realiza en los términos pactados y llegan las mercancías al puerto de su destino, existen algunas excepciones á este principio. Una de ellas recae sobre las mercaderías

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

que el Capitán hubiere vendido durante el viaje para atender á necesidades imprescindibles del buque ó de la carga. El Código antiguo consigna esta excepción declarando que las mercaderías vendidas devengan flete, fundándose en que el cargador recibe el valor de ellas por vía de indemnización. Mas, como según las reglas y prácticas del comercio marítimo, el importe de esta indemnización varía según que el buque llegue al puerto de su destino ó perezca en el viaje, también debe ser diferente el flete devengado en cada uno de estos casos. Existe, por lo tanto, un notable vacío en esta parte de nuestra legislación marítima, que el vigente ha procurado llenar, inspirándose en los principios generales de justicia y en los especiales del contrato de fletamento, estableciendo primeramente las reglas sobre la estimación de las mercaderías vendidas que ha de abonarse al cargador y á continuación las correspondientes al pago del flete, según que el buque llegue al puerto de su destino ó se pierda antes de llegar.

En el primer caso, se presume que el cargador habría obtenido de las mercancías vendidas todo el lucro que se proponía, y que por un cálculo racional, sería el mismo que realmente consiguieron los dueños de las mercancías análogas que arribaron al puerto de su destino. En el segundo caso, esto es, si el buque se perdiere, se presume que el cargador no ha podido alcanzar lucro alguno, aunque las mercancías no se hubiesen vendido durante el viaje. La indemnización debe, pues, fijarse según el éxito de la expedición. En su consecuencia, si fuere favorable, se abonará al cargador el precio que obtengan las mercancías de la misma clase que se vendan en el puerto de su destino; y si fuere desgraciado, el valor que hubieren obtenido en venta las expropiadas durante el viaje, al precio corriente.

Con sujeción á este criterio se fijan las reglas para el pago del flete. Así es que cuando el cargador obtiene todo el lucro que esperaba alcanzar por medio del contrato de transporte, la justicia exige que pague el flete por entero; pero cuando se ve privado de la utilidad que había calculado, la equidad aconseja que sólo abone una parte del flete convenido, la cual consistirá en la que corresponda á la distancia recorrida por el buque.

A mayores dudas da lugar el derecho antiguo, en lo que toca al pago del flete de las mercaderías arrojadas al mar, para salvarse de un riesgo, siendo además poco equitativa y contradictoria con los principios fundamentales de este contrato, pues adjudica al naviero ó Capitán el flete por entero, cuando realmente no lo ha devengado. Para desvanecer tales dudas y rectificar esta injusticia, el Código vigente consigna el principio general de que las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común, no devengan flete alguno; lo cual quiere decir que, si se hubiese pagado anticipadamente, podrá reclamarse su devolución, á no haber pacto en contrario. Y como el fletante sufre una pérdida motivada por un riesgo común, es justo que sea indemnizado de ella en su límite natural y sin obtener lucro ó beneficio; por cuya razón se considera como avería gruesa el flete pactado, en proporción á la distancia que hubiera corrido el buque cuando fueron arrojadas las mercaderías.

Con el mismo propósito de resolver otras dudas relativas al caso en que el buque fuere apresado ó naufragare, se declara de un modo terminante que el Capitán contribuirá por sí, es decir, como mandatario del naviero, á la avería gruesa, por lo invertido en el rescate y salvamento de la carga, en justa compensión del flete que percibe por las mercaderías rescatadas ó salvadas.

En orden á los derechos que tiene el Capitán para exigir del consignatario que reciba el cargamento y pague el flete, el antiguo consigna varias disposiciones inspiradas en la necesidad de facilitar las operaciones del comercio marítimo y de asegurar el pago del flete y demás gastos que afectan á las mercaderías transportadas. Tales son: la que autoriza al Capitán para solicitar el depósito de las mismas, cuando desconfiare del pago de aquellas responsabilidades, y la venta de la parte necesaria, en el caso de que ofreciesen riesgo de deterioro; la que faculta al Capitán, cuando el consignatario rehusare recibir el cargamento, para solicitar del Tribunal la venta del mismo ó de la parte necesaria para el pago del flete y demás gastos, depositando el remanente, si lo hubiere, y con reserva del derecho de reclamar el déficit, si lo vendido no alcanzare á cubrir

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

su crédito, y la que reduce á un solo término los dos que señala el Código antiguo para exigir la venta de las mercaderías transportadas, despues de verificada la entrega al consignatario; cuyo término se fija en veinte días, siempre que las mercaderías continuen en poder del cargador ó del consignatario, quedando libres de toda responsabilidad si hubieren pasado á un tercero, en virtud de un título justo que produzca transmisión de dominio.

Con el propio fin de evitar dudas y cuestiones en una materia tan difícil y complicada, el vigente reproduce y amplía con notable claridad toda la doctrina del Código antiguo acerca de la rescisión del contrato de fletamento, completándola con la aplicación de los principios y reglas establecidas al tratar de la rescisión de las contratas celebradas entre el Capitán y los individuos de la tripulación. Y así como se rescinden estas contratas cuando un obstáculo independiente de la voluntad de las partes hace imposible la realización del viaje, de igual modo se rescinde el contrato de fletamento cuando una fuerza mayor se opone á que el transporte se verifique. En estos casos, que son los mismos expresados al tratar de las contratas de los individuos de la tripulación, el contrato de fletamento queda completamente rescindido, extinguiéndose todas las acciones que de él puedan originarse entre el Capitán y los cargadores, de cuya cuenta serán los gastos de la carga y descarga de las mercancías. Esta rescisión se verifica por ministerio de la ley, y produce todos sus efectos sin necesidad de reclamación de ninguna de las partes contratantes; más para que tengan lugar, es preciso que los hechos que la motivan hayan ocurrido antes de hacerse á la mar el buque desde el puerto de salida.

Finalmente; con objeto de facilitar las operaciones que exige el servicio marítimo, y de acuerdo con la legislación y práctica observada en los principales pueblos, el Código vigente introduce algunas reformas en la parte relativa al documento que firma el Capitán, confesando haber recibido las mercaderías y que se llama *conocimiento*. Estas reformas consisten: primero, en permitir que se extiendan los conocimientos al portador, los cuales se transferirán por la entrega material de los

mismos, y producirán iguales efectos que los extendidos á la orden y los nominativos; segundo, en exigir que se saquen cuatro ejemplares del conocimiento primordial, de igual tenor y firmados por el Capitán y cargador, de los cuales conservará dos el Capitán, uno para sí y otro para el naviero, y entregará los otros dos al cargador, con objeto de que uno le sirva de resguardo y pueda remitir el otro al consignatario, sin perjuicio de que se extiendan cuantos crean necesarios los interesados; pues al cargador podrá convenir hacer uso de alguno con objeto de asegurar los efectos transportados, ó también para enajenar éstos durante el viaje; tercero, en atribuir al conocimiento extendido con sujeción á las formalidades legales una fe completa y absoluta para resolver todas las cuestiones que se promuevan entre los interesados en la carga, sin admitírseles prueba en contrario, y también entre los cargadores y los aseguradores, para justificar el hecho del embarque y la cantidad y la calidad de las mercaderías, siempre que éstos no puedan oponer otras justificaciones; y cuarto, en fijar el órden con que deben atenderse las reclamaciones que formularen diferentes personas sobre los mismos efectos, en virtud de conocimientos expedidos bajo distintas formas. Naturalmente, la preferencia debe darse en este caso al que no ofrezca duda alguna; y versando la contienda entre diversos ejemplares expedidos al portador, ó que siéndolo á la orden, vinieren endosados á diferentes consignatarios, como que deben llevar en sí la condición de que los segundos ejemplares no valgan sino en defecto de los primeros, la regla general es que se atienda á éstos, prescindiendo de los demás. Casos hay, sin embargo, en que la existencia de los dobles ejemplares en manos de distintas personas, que se atribuyen el carácter de consignatarios, revela un abuso ó produce fundada incertidumbre, y entonces el Capitán debe suspender la entrega del cargamento y ponerlo á disposición del Tribunal para que señale la persona que deba recibirlas.

Los contratos celebrados para el transporte de personas por mar, en buques de vela ó de vapor, eran tan poco frecuentes á la promulgación del Código de Comercio antiguo, que éste pudo prescindir de consignar los principios generales porque

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

debían regirse, á falta de pactos especiales; cuyo vacío ha suplido hasta ahora la costumbre observada por la generalidad de los Capitanes ó patrones de buques. Mas el gran desarrollo que ha tomado la navegación marítima destinada al transporte de viajeros, la duración de los viajes y el alto precio de los pasajes, exigen que la insegura y diversa legislación consuetudinaria sea sustituída por la más clara y permanente del precepto escrito y promulgado por el legislador. Satisfaciendo esta exigencia, á todas luces justísima, el vigente Código consigna una serie de reglas, que deberán observar el Capitán ó naviero y los pasajeros en el cumplimiento del contrato de transporte, cuando no existan otras previamente establecidas y aceptadas que obligen á dichas personas en cada caso particular.

Estos contratos suelen celebrarse pagando anticipadamente el precio del pasaje; pero cuando esto no suceda y un pasajero entre en el buque con el propósito de ser transportado al punto á que éste se dirige, sin haberse ajustado ni satisfecho el precio, abonará el que fije el Tribunal, previa declaración de peritos.

El transporte puede convenirse á favor de una persona determinada ó sin designación de ésta; en el primer caso, es intransmisible el pasaje sin la anuencia del Capitán; en el segundo, cabe libremente la cesión del mismo á otra persona. Pero en cualquiera forma que se verifique, debe el viajero hallarse á bordo del buque á la hora prefijada para la salida y permanecer en él, y no podrá bajar á tierra ó trasladarse á otra embarcación sin permiso del Capitan, pues de lo contrario, si no volviese oportunamente á bordo, perderá el precio del pasaje.

Ocurren circunstancias fortuitas ó casos de fuerza mayor independientes de la voluntad del Capitán y del pasajero, que hacen imposible el cumplimiento del contrato entre los mismos celebrado; entonces, la rescisión es el remedio más natural y justo. El Código vigente ha previsto alguna de estas hipótesis, fijando la situación respectiva de cada una de las partes, y los derechos y obligaciones que le corresponden.

Así, por ejemplo, el fallecimiento del viajero antes de emprender el viaje produce la rescisión del contrato, devengando sólo la mitad del pasaje, que, en el caso de no ser sustituído por otro, habrán de pagar los herederos de aquél, si no estuviere satisfecho, pues si lo estuviere, el Capitán restituirá la mitad de lo que hubiere percibido, quedando fuera de este cómputo el importe de los gastos de manutención que pudieran estar comprendidos en el pasaje, y que han de ser devueltos á los herederos. De igual modo la interrupción ó suspensión indefinida del viaje, antes ó después de la salida del buque, anula los efectos del contrato, y en su consecuencia, quedan libres el Capitán y el pasajero en sus respectivas obligaciones, y sin derecho á indemnización alguna, salvo la devolución del precio del pasaje que el viajero hubiere pagado, y el abono que éste debe hacer al Capitán de los suministros que le hubiere hecho. No obstante, y por analogía con lo dispuesto respecto del contrato de fletamento, si la interrupción tuviese lugar una vez comenzado el viaje, sólo se devenga el precio correspondiente á la distancia recorrida, á menos que, procediendo de inhabilitación del buque, se conformase el pasajero en esperar la reparación, debiéndose entonces el pasaje por entero, sin aumento ni disminución alguna.

El pasajero debe costearse la alimentación durante el viaje. Tal es la regla general. Para que esta obligación recaiga sobre el Capitán, es necesario que conste de una manera auténtica, ó que sobrevengan accidentes imprevistos que priven á los pasajeros de las provisiones que llevaren consigo para su alimento; en este último caso, y en cualquiera otro de verdadera necesidad, el Capitán deberá suministrar al pasajero los víveres precisos para su manutención por un precio justo y equitativo, aunque para ello tuviera que expropiar á los pasajeros que los tuvieran sobrantes.

Si bien el Capitán tiene por la ley el carácter de jefe del buque y por consiguiente de todas las personas que se hallen á bordo, se ha creído conveniente declarar que los pasajeros deben someterse á las disposiciones que dicte en todo lo relativo á la conservación del orden, y que no tienen derecho para obligarle á entrar en puertos no comprendidos en el viaje, ni á detenerse más tiempo del necesario. Por este mismo carácter

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de que la ley reviste al Capitán, debe autorizar los actos consiguientes al fallecimiento de un pasajero á bordo, sepultura de su cadáver y custodia de los efectos y documentos de su propiedad.

Por último, si el pasajero llevare equipaje ú otros objetos á bordo, se considerará como cargador respecto á ellos; y en este sentido quedará sujeto á las disposiciones del Código sobre el transporte de mercancías por mar. Pero si prefiriese conservar bajo su inmediata y peculiar custodia dichos efectos, no tendrá derecho á indemización alguna en el caso de pérdida ó de avería, á no ser que una y otra fueren causadas voluntariamente por el Capitán ó la tripulación con ánimo de perjudicar al pasajero. De todos modos, el equipaje y cuantos efectos llevase consigo el pasajero, quedan especialmente obligados al pago del pasaje y de los gastos de manutención; y por analogía con lo que ocurre en el contrato de transportes terrestres, queda autorizado el Capitán para retenerlos hasta que se halle satisfecho de su crédito, el cual gozará de preferencia en el caso de procederse á la venta de aquéllos por disposición del Tribunal.

Derecho vigente.

§ 1.º—*De las formas y efectos del contrato del fletamento.*

113.—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: 1.ª La clase, nombre y porte del buque. 2.ª Su pabellón y puerto de matrícula. 3.ª El nombre, apellido y domicilio del Capitán. 4.ª El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento. 5.ª El nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato. 6.ª El puerto de carga y descarga. 7.ª 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. 8.ª 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. 9.ª El tanto de capa que se haya de pagar al Capitán. 10. Los días convenidos para la carga y descarga. 11. Las estadías y sobreestadías que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar (1).

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 (2).

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.

También harán fe las pólizas aun cuando no haya intervenido corredor, siempre que los contratantes reconozcan como suyas las firmas puestas en ellas.

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 (3).

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 (4).

Si en la póliza del fletamento no constare el plazo en que

(1) Art. 652 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 653 de id.
(3) Art. 654 de id.
(4) Art. 655 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 Autoridad 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 (2).

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.

2.ª En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará á correr el flete desde el mismo día.

(1) Art. 656 del vigente Código de Comercio.
(2) Art, 657 de id.

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 (1).

Devengarán flete las mercancías vendidas por el Capitán para atender á la reparación indispensable del casco, maquinaria ó aparejo, ó para necesidades imprescindibles y urgentes.

El precio de estas mercancías se fijará según el éxito de la expedición, á saber:

1.º 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.

2.º 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 (2).

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 (3).

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 (4).

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 porteando la carga; y si, reparado, la llevare hasta el puerto de destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda sobre la avería (5).

Las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por vicio propio ó mala calidad ó condición de los envases, ó por

(1) Art. 658 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 659 de id.
(3) Art. 660 de id.
(4) Art, 661 de id.
(5) Art. 662 de id.

UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE
UNIVERSIDAD PARA MAYORES
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

caso fortuito, devengarán el flete íntegro y tal como se hubiere estipulado en el contrato de fletamento (1).

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 (2).

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 (3).

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 (4).

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 (5).

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

(1) Art. 663 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 664 de id.
(3) Art. 665 de id.
(4) Art. 666 de id.
(5) Art. 667 de id.

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 (1).

§ 2.º—*De los derechos y obligaciones del fletante.*

114.—El fletante ó el Capitán se atendrá 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 pudiere 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 (2).

(1) Art. 668 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 669 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Si recibida por el fletante una parte de carga, no encontrare la que falte para formar al menos las 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 transbordo, 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.

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 (1).

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 hubieran consentido la sustitución (2).

Fletado un buque por entero, el Capitán no podrá, sin consentimiento del fletador, recibir carga de otra persona; y si lo hiciere, podrá dicho fletador obligarle á desembarcarla y á que le indemnice los perjuicios que por ello se le sigan (3).

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 adquirido notarial ó judicialmente á hacerse á la mar en tiempo oportuno (4).

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

(1) Art. 670 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 671 de id.
(3) Art. 672 de id.
(4) Art. 673 de id.

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.

Del mismo modo el Capitán podrá, antes de salir del puerto, echar en tierra las mercancías 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 (1).

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 entretanto las estadías 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 estadías y sobreestadías, 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 (2).

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 (3).

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, pi-

(1) Art. 674 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 675 de id.
(3) Art. 676 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

diendo y aguardando órdenes del cargador, y los gastos y salarios devengados en la detención se pagarán como avería común.

Si por disposición del cargador se hiciere la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida (1).

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 (2).

§ 3.º—*De las obligaciones del fletador.*

115.—El fletador de un buque por entero podrá subrrogar 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 (3).

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 (4).

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 (5).

(1) Art. 677 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 678 de id.
(3) Art. 679 de id.
(4) Art. 680 de id.
(5) Art. 681 de id

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 (1).

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 (2).

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 (3).

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 demás cargadores (4).

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 (5).

(1) Art. 682 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 683 de id.
(3) Art. 684 de id.
(4) Art. 685 de id.
(5) Art. 686 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

§ 4.º—*De la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento.*

116.—A petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento:

1.º Si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagando la mitad del flete convenido.

2.º 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.

3.º Si no se pusiere el buque á disposición del fletador en el plazo y forma convenidos.

4.º 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 los casos 2.º y 3.º el fletante indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

En el caso 4.º, 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.º 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.

(1) Art. 687 del vigente Código de Comercio.

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

A petición del fletante podrá rescindirse el contrato de fletamento:

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

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

2.º 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 cuente, 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 (2).

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

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

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

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

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

La descarga se hará por cuenta del fletador (3).

Si el buque no pudiere hacerse á la mar por cerramiento

(1) Art. 688 del vigente Código de Comercio.
(2) Ars. 689 de íd.
(3) Art. 690 de íd.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

del puerto de salida ú otra causa pasajera, el fletamento subsistirá, sin que ninguna de las partes tenga derecho á reclamar perjuicios.

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

Durante la interrupción, el fletador podrá por su cuenta descargar y cargar á su tiempo las mercaderías, pagando estadías si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de la detención (1).

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 (2).

§ 5.º—*De los pasajeros en los viajes por mar.*

117.—No habiéndose convenido el precio del pasaje, el Juez ó Tribunal le fijará sumariamente, previa declaración de peritos (3).

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 (4).

El derecho al pasaje, si fuese nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del Capitán ó consignatario (5).

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

Si estuvieren comprendidos en el precio convenido los gastos de manutención, el Juez ó Tribunal, oyendo los peritos,

(1) Art. 691 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 692 de id.
(3) Art. 693 de id.
(4) Art. 694 de id.
(5) Art. 695 de id.

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 (1).

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 (2).

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

En caso de retardo de la salida del buque, los pasajeros tienen derecho á permanecer á bordo y á la alimentación por cuenta del buque, á menos que el retardo sea debido á caso fortuito ó de fuerza mayor. Si el retardo excediera de 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 (3).

Rescindido el contrato antes ó después de emprendido el

(1) Art. 696 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 697 de id.
(3) Art. 698 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

viaje, el Capitán tendrá derecho á reclamar lo que hubiere suministrado á los pasajeros (1).

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

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

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 (4).

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 (5).

El Capitán, para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero, y en caso de venta de los mismos, gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratase del cobro de los fletes (6).

En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el Capitán estará autorizado para tomar, respecto del cadáver, las disposiciones que exigen las circunstancias, y guardará cuidadosamente los papeles y efectos que hallare á bordo pertenecientes al pasajero, observando cuanto dispone el caso 10 del art. 610, á propósito de los individuos de la tripulación (7).

(1) Art. 699 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 700 de id.
(3) Art. 701 de id.
(4) Art. 702 de id.
(5) Art. 703 de id.
(6) Art. 704 de id.
(7) Art. 705 de id.

CAPÍTULO III

Del conocimiento según el antiguo y nuevo Código de Comercio.

118.—Se ha definido el conocimiento, un documento que acredita que principió á llevarse á efecto el contrato, entregando el cargamento (1); empero esta definición es incompleta; mejor idea da de la cosa definida la siguiente: Dase el nombre de *conocimiento* al documento que comprende la relación de las mercancías entregadas á bordo de la nave que ha de transportarlas. El conocimiento de embarque es uno de los más importantes, el más importante sin duda en las operaciones del transporte marítimo; ha sido en muchas ocasiones detentado en perjuicio de la buena fe necesaria al comercio. Siendo el recibí legal de la mercancía que queda embarcada en un buque para ser transportada á su destino, claro es que sirve de garantía á gran número de operaciones, tanto para la venta de géneros por llegar, como para obtener valores sobre el mismo, ó servir de base á giros y reembolsos. Transferible por endoso, ha dado con esta circunstancia y el crecido número de ejemplares en que se extiende, lugar á fraudes, que, si bien tienen su correctivo en la ley penal, no se evita con ello el conflicto á que da margen, cuando varios conocimientos igualmente endosados, se presentan en distintas manos á retirar una misma mercancía de la que son objeto. La Cámara de Comercio de Amberes, deseosa de evitar en lo posible todo abuso, sometió al estudio de una Comisión especial el proyecto que á este fin presentó M. Grausset, Director de las Oficinas de alma-

(1) González Huebra, *Derecho mercantil*, tomo II, pág. 125.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

viaje, el Capitán tendrá derecho á reclamar lo que hubiere suministrado á los pasajeros (1).

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

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

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 (4).

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 (5).

El Capitán, para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero, y en caso de venta de los mismos, gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratase del cobro de los fletes (6).

En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el Capitán estará autorizado para tomar, respecto del cadáver, las disposiciones que exigen las circunstancias, y guardará cuidadosamente los papeles y efectos que hallare á bordo pertenecientes al pasajero, observando cuanto dispone el caso 10 del art. 610, á propósito de los individuos de la tripulación (7).

(1) Art. 699 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 700 de id.
(3) Art. 701 de id.
(4) Art. 702 de id.
(5) Art. 703 de id.
(6) Art. 704 de id.
(7) Art. 705 de id.

CAPÍTULO III

Del conocimiento según el antiguo y nuevo Código de Comercio.

118.—Se ha definido el conocimiento, un documento que acredita que principió á llevarse á efecto el contrato, entregando el cargamento (1); empero esta definición es incompleta; mejor idea da de la cosa definida la siguiente: Dase el nombre de *conocimiento* al documento que comprende la relación de las mercancías entregadas á bordo de la nave que ha de transportarlas. El conocimiento de embarque es uno de los más importantes, el más importante sin duda en las operaciones del transporte marítimo; ha sido en muchas ocasiones detentado en perjuicio de la buena fe necesaria al comercio. Siendo el recibí legal de la mercancía que queda embarcada en un buque para ser transportada á su destino, claro es que sirve de garantía á gran número de operaciones, tanto para la venta de géneros por llegar, como para obtener valores sobre el mismo, ó servir de base á giros y reembolsos. Transferible por endoso, ha dado con esta circunstancia y el crecido número de ejemplares en que se extiende, lugar á fraudes, que, si bien tienen su correctivo en la ley penal, no se evita con ello el conflicto á que da margen, cuando varios conocimientos igualmente endosados, se presentan en distintas manos á retirar una misma mercancía de la que son objeto. La Cámara de Comercio de Amberes, deseosa de evitar en lo posible todo abuso, sometió al estudio de una Comisión especial el proyecto que á este fin presentó M. Grausset, Director de las Oficinas de alma-

(1) González Huebra, *Derecho mercantil*, tomo II, pág. 125.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cenajes y depósitos generales de París; y después de algunas observaciones, según las cuales debe extenderse todo conocimiento de carga en sólo dos ejemplares transferibles y endosables, quedando los demás ejemplares como no endosables del mismo conocimiento, haciéndose constar en ellos esta condición. La fórmula aceptada por la Cámara de Comercio de Amberes es la siguiente: «En fe de lo que firmo dos conocimientos del tenor y fecha del presente, que serán los únicos negociables y que darán derecho á exigir la entrega de la mercancía que en ellos se menciona», y además con la numeración respectiva á su objeto, el número de ejemplares necesarios para el Capitán, el Cónsul, la Aduana y los cargadores, uno de estos dos conocimientos, habiendo sido cumplimentado, deja al otro sin valor alguno. Viene á ser, por lo tanto, un recibo que se da á cada interesado como garantía de su derecho. Se diferencia de la póliza de fletamento en que ésta tiene por objeto hacer constar las cláusulas y condiciones con que ha sido fletada la nave, y el conocimiento acreditar lo que efectivamente se ha cargado á bordo (1). El cargador y el Capitán de la nave no pueden rehusar entregarse mutuamente como título de sus respectivas obligaciones y derechos un *conocimiento*, en que se expresará (2): 1.º, el nombre, matrícula y porte del buque; 2.º, el del Capitán y el pueblo de su domicilio; 3.º, el puerto de la carga y el de la descarga; 4.º, los nombres del cargador y del consignatario; 5.º, la calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías; 6.º, el flete y la capa contratados. Puede omitirse la designación del consignatario y ponerse á la orden (3). El conocimiento puede extenderse nominalmente ó á la orden; en este caso puede cederse por endoso y negociarse; y en virtud del endoso se transfieren á la persona á cuyo favor se hace todos los derechos y acciones del endosante sobre el cargamento (4). La ley no dice

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, pág. 328, edic. de 1878.

(2) Véase sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 3 de Julio de 1874; *Gaceta de Madrid* de 16 de Agosto del mismo año.

(3) Art. 799 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 802 de id., y recurso de casación de 25 de Mayo de 1875.

que por esta cesión pase al endosatario la propiedad del cargamento; sólo habla de los derechos que sobre él tenga el endosante (1). El cargador había de firmar un conocimiento que debía entregar al Capitán, y éste debía firmar tantos cuantos exigiere el cargador. Todos los conocimientos, ya sea el que debe firmar el cargador como los que se exijan al Capitán, serán de un mismo tenor, llevarán igual fecha y expresarán el número de los que se han firmado (2). Hallándose discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contexto del que presente el Capitán, estando todo escrito en su totalidad, ó á lo menos en la parte que no sea letra impresa, de mano del cargador ó del dependiente propuesto para las expediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspadura, y por el que produzca el cargador, si estuviere firmado de mano del mismo Capitán. Si los dos conocimientos discordes tuviesen respectivamente este requisito, se estará á lo que prueben las partes (3). Los conocimientos á la orden se pueden ceder por endoso y negociarse. En virtud del endoso, se transfieren á la persona en cuyo favor se hace todos los derechos y acciones del endosante sobre el cargamento (4). El portador legítimo de un conocimiento á la orden debe presentarlo al Capitán del buque antes de darse principio á la descarga para que se le entreguen directamente las mercaderías, y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos que se causen en almacenarlas, y la comisión de medio por 100 á que tendrá derecho el depositario de ellas (5). Sea que el conocimiento esté dado á la orden ó que se haya extendido en favor de persona determinada, no puede variarse el destino de las mercaderías sin que el cargador devuelva al Capitán todos los conocimien-

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Derecho mercantil*, edic. de 1879, página 385.

(2) Art. 800 y 949 del antiguo Código de Comercio.

(3) Arts. 801 y 807 de id.

(4) Arts. 802, 815 y 847 del antiguo Código de Comercio, y considerando 4.º y siguientes de la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 25 de Mayo de 1875; *Gaceta de Madrid* de 17 de Agosto del mismo año. Según dicha sentencia, los conocimientos á la orden se asemejan á las letras de cambio y pagarés á la orden.

(5) Art, 803 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tos que éste firmó; y si el Capitán consintiere en ello, quedará responsable del cargamento al portador legítimo de los conocimientos (1). Si por causa de extravío no pudiere hacerse la devolución indicada anteriormente, se afianzará á satisfacción del Capitán el valor del cargamento; y sin este requisito no se le podrá obligar á suscribir nuevos conocimientos para distinta consignación (2). Falleciendo el Capitán de una nave, ó cesando en su oficio por cualquier otro accidente antes de haberse hecho á la vela, exigían los cargadores de su sucesor que revalidare los conocimientos suscritos por el que recibió la carga, sin lo cual no responderá aquél sino de lo que se justifique por el cargador que existía en la nave cuando entró á ejercer su empleo. Los gastos que podían ocurrir en el reconocimiento de la carga embarcada eran de cuenta del naviero, sin perjuicio de que lo repitiese el Capitán cesante, si dejó de serlo por culpa que hubiere dado lugar á su remoción (3). Los conocimientos, cuya firma sea reconocida legítima por el mismo que los suscribió, tienen fuerza ejecutiva en juicio (4). No se admitirá á los Capitanes la excepción de que firmaron los conocimientos confidencialmente y bajo promesa de que se les entregaría la carga designada en ellos (5). Todas las demandas entre cargador y Capitán habían de apoyarse necesariamente en el conocimiento de la carga entregada á éste, sin cuya presentación no se les debía dar curso (6). En virtud del conocimiento del cargamento se tenían por cancelados los recibos provisionales de fecha anterior, que se hubieran dado por el Capitán ó sus subalternos de las entregas parciales que se les hubiesen ido haciendo del cargamento (7). Al hacer la entrega del propio cargamento, se devolverán al Capitán los conocimientos que firmó, ó al menos uno de sus ejemplares, en que se pondrá el recibo de lo que hubiere entregado. El con-

(1) Arts. 906 y 804 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 805 de id.
(3) Art. 806 de id.
(4) Arts. 807 y 801 de id.
(5) Art. 808 de id.
(6) Arts. 809, 761 y 949 de id.
(7) Art. 810 de id.

signatario que fuese moroso en dar este documento, responderá al Capitán de los perjuicios que se le sigan por la demora (1).

Derecho vigente.

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

1.° El nombre, matrícula y porte del buque.
2.° El del Capitán y su domicilio.
3.° El puerto de carga y el de descarga.
4.° El nombre del cargador.
5.° El nombre del consignatario, si el conocimiento fuere nominativo.
6.° La cantidad, calidad, número de los bultos y marcas de las mercaderías.
7.° El flete y la capa contratados.

El conocimiento podrá ser al portador, á la orden ó á nombre de persona determinada, y habrá de firmarse dentro de las 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 (2).

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 cir-

(1) Art. 811 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 706 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cunstancia y la de no ser valedero sino en defecto del primero (1).

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 (2).

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

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 (4).

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 (5).

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 (6).

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

(1) Art. 707 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 708 de id.
(3) Art. 709 de id.
(4) Art. 710 de id.
(5) Art. 711 de id.
(6) Art. 712 de id.

otra causa justa, tendrá obligación de darlo, siempre que se le afiance á su satisfacción el valor del cargamento; pero sin variar la consignación, y expresando en él las circunstancias prevenidas en el último párrafo del art. 707, cuando se trate de los conocimientos á que el mismo se refiere, bajo la pena, en otro caso, de responder de dicho cargamento si por su omisión fuese entregado indebidamente (1).

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 (2).

Los conocimientos producirán acción sumarísima ó de apremio, según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido (3).

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

En este caso, como en el de presentarse sólo segundos ó ulteriores ejemplares que se hubieran expedido sin esa justificación, el Capitán acudirá al Juez ó Tribunal para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente (4).

(1) Art. 713 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 714 de id.
(3) Art. 715 de id.
(4) Art. 716 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 de cargamento (1).

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 (2).

(1) Art. 717 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 718 de id.

CAPÍTULO IV

Doctrina y jurisprudencia en materia de fletamentos y conocimientos.

120.—No es posible, dada la reducida extensión de esta obra, entrar en detalles acerca de las múltiples cuestiones á que da lugar el contrato de fletamento. Enterado el lector de lo que disponen los Códigos, no estará por demás hacer un resumen de la jurisprudencia de los Tribunales y de los centros directivos, así como indicar las principales obras que estudian con detenimiento esta materia.

En cuanto á la forma de los contratos de fletamento se quiso exigir en cierta ocasión que los contratos de fletamento se extendiesen en escritura pública, pero no se dió lugar á ello en Real orden de 2 de Abril de 1835 (1). El contrato de fletamento es uno de los especiales comprendidos en el Código de Comercio (2), y por lo tanto, es esencialmente mercantil y sujeto á la jurisdicción de comercio, no sirviendo de excepción para que ella conozca de estos asuntos la circunstancia de celebrarse el fletamento con un aforado de marina (3). Los artículos 779, 802, 803, 808 y 811 del antiguo Código de Comercio, tratan del contrato de fletamento y sus incidencias, y no son aplicables ni por tanto se infringen, cuando no se discutió ni falló sobre ninguna de las cuestiones á que dichos artículos se refieren;

(1) La inserta íntegra Bacardí, *Diccionario del Derecho marítimo de España*, pág. 386, nota 5.ª
(2) Sentencia de 29 de Octubre de 1859; *Gaceta de Madrid* de 6 de Noviembre del mismo año.
(3) Idem id., id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 de cargamento (1).

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 (2).

(1) Art. 717 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 718 de id.

CAPÍTULO IV

Doctrina y jurisprudencia en materia de fletamentos y conocimientos.

120.—No es posible, dada la reducida extensión de esta obra, entrar en detalles acerca de las múltiples cuestiones á que da lugar el contrato de fletamento. Enterado el lector de lo que disponen los Códigos, no estará por demás hacer un resumen de la jurisprudencia de los Tribunales y de los centros directivos, así como indicar las principales obras que estudian con detenimiento esta materia.

En cuanto á la forma de los contratos de fletamento se quiso exigir en cierta ocasión que los contratos de fletamento se extendiesen en escritura pública, pero no se dió lugar á ello en Real orden de 2 de Abril de 1835 (1). El contrato de fletamento es uno de los especiales comprendidos en el Código de Comercio (2), y por lo tanto, es esencialmente mercantil y sujeto á la jurisdicción de comercio, no sirviendo de excepción para que ella conozca de estos asuntos la circunstancia de celebrarse el fletamento con un aforado de marina (3). Los artículos 779, 802, 803, 808 y 811 del antiguo Código de Comercio, tratan del contrato de fletamento y sus incidencias, y no son aplicables ni por tanto se infringen, cuando no se discutió ni falló sobre ninguna de las cuestiones á que dichos artículos se refieren;

(1) La inserta íntegra Bacardí, *Diccionario del Derecho marítimo de España*, pág. 386, nota 5.ª
(2) Sentencia de 29 de Octubre de 1859; *Gaceta de Madrid* de 6 de Noviembre del mismo año.
(3) Idem id., id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mucho más si las controvertidas y falladas en el pleito se regulan por la legislación común y no por la especial del comercio (1). De conformidad con lo prevenido en el art. 739 del antiguo Código de Comercio, á falta de póliza de fletamento, el contrato de esta clase se entenderá celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento, que será el único título por donde se fijarán los derechos y obligaciones del naviero, del Capitán y del fletador en orden á la carga (2). Si en los conocimientos que han servido de base al pleito, puesto que no se extendió póliza no se hace mención alguna del cambio de buques en San Thomas, en los que había de continuar la carga hasta la Guaira y Puerto Cabello á donde iba consignada; al verificarse esta variación de buques, no consignada en los conocimientos ni hecha saber al fletador, se constituyó el naviero responsable de todos los daños que sobreviniesen al cargamento durante el viaje, según lo establecido en el art. 757 del propio Código (3). Si resulta de autos que la Sala sentenciadora, después de haber apreciado en conjunto las pruebas, declara que el demandante era responsable exclusivamente á las consecuencias á que dió lugar la dilación en cobrar la mitad de un flete relativa á la conducción de tabacos, y además que la consignación que de aquella cantidad se hizo en una casa de comercio fué por su cuenta como prestamista de la barca conductora, no puede descomponerse el conjunto de las pruebas, cuyos elementos se completan respectivamente, y apreciar éstos aisladamente para deducir que cada uno de ellos no demuestra la verdad jurídica que la Sala deduce del valor total que á la prueba da, sino que es menester demostrar que al hacer aquella apreciación en la forma que la hace, infringe ley ó doctrina legal aplicable á la materia (4). Cuando la Sala sentenciadora no atribuye á un conocimiento mayor valor y eficacia que los que le corresponden con arreglo al Código de Comercio, no se infringen las doctrinas de que las sentencias no deben dar á

(1) Sentencia de 3 de Julio de 1878; *Gaceta de Madrid* de 15 de Agosto del mismo año.
(2) Idem de 1.° de Mayo de 1879; *Gaceta* de 26 de Julio del mismo año.
(3) Idem citada de 1.° de Mayo de 1879.
(4) Idem de 22 de Mayo de 1880; *Gaceta* de 26 de Agosto del mismo año.

los contratos valor é inteligencia distintos de los que les dieron los contratantes, y de que el conocimiento no es un título final é irrevocable, pues que en muchos casos sólo representa una comisión subordinada á la voluntad del dueño de la carga, y entonces si con título emanado del propietario ha recibido las mercancías otra persona, principalmente sin saber ésta que se había enviado á otra un conocimiento, la portadora de éste no tiene acción contra la que del modo dicho había recibido las mercaderías (1). Si bien dispone el art. 799 que el cargador y el Capitán de la nave que recibe la carga se entreguen mútuamente un conocimiento como título de sus respectivas obligaciones y derechos, exige al mismo tiempo que en este conocimiento se exprese, entre otras circunstancias, el nombre del consignatario, ó sea el de la persona á cuya orden se expida, qúe es la única que tiene derecho á recibir el cargamento con presentación de uno de los ejemplares á que se refiere el artículo 800 que para este objeto debe serle remitido (2). Los artículos 674 y 683 del repetido Código, previenen que cuando por ausencia del consignatario ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la orden, ignorase el Capitán á quién haya de hacer *legítimamente* la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del Tribunal de Comercio, ó en su defecto de la Autoridad judicial local, y prohiben al Capitán que entre en puerto distinto del de su destino sino en casos de arribada forzosa, y con las formalidades á este efecto prevenidas; por lo cual no puede invocarlos en su favor para legitimar sus actos el que sin tener el conocimiento se quedó con los géneros conducidos en puerto distinto de aquel á que la nave iba destinada (3). Según el art. 802 del Código de Comercio, los conocimientos á la orden pueden endosarse y negociarse, transfiriéndose á la persona á cuyo favor se endosan todos los derechos y acciones del endosante sobre el cargamento (4). Si el cargador obró por cuenta propia al endosar el conocimiento y al girar las letras contra el mismo, y con estas con-

(1) Sentencia de 2 de Julio de 1874; *Gaceta* de 16 de Agosto del mismo año.
(2) Idem id., id.
(3) Idem id., id.
(4) Idem de 25 de Mayo de 1875; *Gaceta* de 17 de Agosto del mismo año.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

diciones fueron aceptadas y pagadas, es incuestionable el derecho que asiste al pagador de la letra á reembolsarse de su importe por cuenta del cargamento, porque de otra suerte serían ilusorios los derechos del tenedor transferidos á virtud del endoso, y burlada fácilmente su buena fe si se diera preferencia al derecho de un tercero (1). Cualquiera que fuese el carácter con que el cargador obrara, el contrato celebrado por éste y el que pagó las letras, sujetó á las partes á las consecuencias jurídicas que se determinan en los artículos 802, 118, 119, 135, 169 y 170 del expresado Código, combinados entre sí, por más que pueda hacer las reclamaciones que tenga por conveniente el tercero que crea tener algún derecho sobre el cargamento (2). Los artículos 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810 y 811 del Código de Comercio, se refieren respectivamente al deber que tiene el portador del conocimiento de presentarlo al Capitán antes de principiar la descarga; que cualesquiera que sean los términos en que se halle redactado, no puede variarse el destino de las mercaderías sin que el cargador devuelva al Capitán todos los ejemplares que haya firmado, quedando el Capitán responsable en otro caso del cargamento al portador legítimo de los conocimientos; que no pudiendo hacerse esa devolución, se afiance lo que debe hacerse cuando fallece ó cesa el Capitán; que los conocimientos tienen fuerza ejecutiva cuando se reconoce la firma por el que los suscribió; que no se admitirá á los Capitanes la excepción de haber firmado dichos documentos confidencialmente en que deben apoyarse las demandas entre cargador y Capitán; que por el conocimiento se entienden cancelados los recibos provisionales de fecha anterior; y que al hacer la entrega el Capitán del cargamento, se le devolverán los conocimientos que firmó; y no habiéndose discutido ninguna de estas cuestiones en el pleito, son de notoria inoportunidad para fundar el recurso de casación todas esas citas (3). Asemejándose los conocimientos á la orden á las letras de cambio y pagarés á la orden, la Sala sentencia-

(1) Sentencia de 25 de Mayo de 1875; *Gaceta* de 17 de Agosto del mismo año.
(2) Idem íd., íd.
(3) Idem íd., íd.

dora, al estimar implícitamente como cuestión de hecho la morosidad en el pago, y mandar en consecuencia que se verificase con el interés de un 6 por 100 desde la contestación á la demanda, lejos de infringir los artículos 261 y 548, los aplicó según su letra y espíritu (1). Es inaplicable la ley 5.ª, tít. 8.º, Partida 5.ª, cuando no se litiga acerca de arrendamiento de casas, sino de un contrato de fletamento que debe regirse por una legislación especial y distinta. No infringe el art. 798 del Código de Comercio, antes bien está arreglado á su texto claro y terminante, la sentencia que declara que transcurrido un mes desde la entrega de la carga sin hacer uso del derecho de pedir la venta judicial de la parte de ella necesaria para pagar los fletes, el crédito del naviero debe considerarse en la clase de ordinario sin preferencia alguna (2).

121—También se ha declarado que si conforme al contrato de fletamento, en los conocimientos que firmó el mismo Capitán, de acuerdo con el cargador, se designó para la descarga el puerto donde también habían de pagarse los fletes, siendo éste un hecho reconocido por ambas partes y que resulta de los documentos por aquél presentados, cualquiera que sea el valor y eficacia de sus protestas posteriores y de las razones que tuviera para hacer la descarga del buque en otro puerto, no habiendo aceptado esta novedad el cargador ni el consignatario, las cuestiones que con tal motivo se susciten deben ventilarse en el lugar designado en el contrato para el cumplimiento de la obligación, y si bien el art. 798 del Código de Comercio y regla 11 del 1261 de la ley de Enjuiciamiento civil conceden al fletante en el caso á que se refieren el derecho de exigir que se venda judicialmente la parte de carga que sea necesaria para cubrir los fletes, es en el supuesto de que el consignatario la haya recibido ó se haya hecho la entrega en un puerto designado para cumplir esta obligación, y por consiguiente, ante el mismo Juez, por lo cual y por ser personal la acción en que se fundan tales reclamaciones contra el consignatario, debe conocer de ellas el Juez del lugar en que la obligación haya de

(1) Sentencia citada de 25 de Mayo de 1875.
(2) Idem de 11 de Marzo de 1884.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cumplirse, conforme á lo prevenido en la regla 1.ª del art. 62 de la citada ley de Enjuiciamiento civil, fuera de los casos de sumisión expresa ó tácita de las partes á otro Juzgado (1). También se ha declarado que por el contrato de fletamento el fletante se obliga á entregar el cargamento en puerto designado por el fletador, siendo directamente responsable si así no lo verifica sin causa legítima; sin que este principio, que nace de la naturaleza del contrato, se desvirtúe por el art. 683 del Código de Comercio de 1829, que al prohibir al Capitán de un barco entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino y declararle responsable de los gastos y perjuicios que con ello ocasione para con el naviero y cargadores, no excluye la responsabilidad directa del primero para con los segundos, sin perjuicio de que aquél pueda exigirlos después del Capitán que dió lugar á ellos por su voluntad ó impericia. Los excesos que puedan cometer el Capitán y tripulación de una nave, de cuya responsabilidad excluye al naviero el art. 624 del Código de Comercio, son los delitos ó faltas en que incurran durante la navegación, y de ningún modo las infracciones del contrato de fletamento (2). Si la sentencia declara que no se ha probado que en el cargamento de un buque haya habido avería gruesa ni otra merma, si de tal puede calificarse, que el embargo y remate ejecutados para realizar débito de impuesto de quien ilícitamente dispuso de aquélla, y ordena que sin deducción alguna sea entregada al consignatario y demandante, no infringe la ley 43, tít. 2.º, Partida 3.ª, ni la del contrato de fletamento (3).

122.—Los autores españoles que hemos citado, especialmente La Serna y Reus, Martí de Eixalá y González Huebra, apuntan algunas cuestiones relativas al fletamento; Bacardi se limita á copiar los artículos del Código, siendo, por lo tanto, necesario recurrir al estudio de autores extranjeros. A este fin, recomendamos á Arturo Desjardins (4), quien desarrolla con

(1) Sentencia de 28 de Septiembre de 1885.
(2) Idem de 17 de Abril de 1889.
(3) Idem de 15 de Noviembre de 1890; *Gaceta* de 10 de Diciembre del mismo año.
(4) *Traité de Droit commercial maritime*, tomo III; 1882, págs, 399 y sigs.

extensión estas materias en su *Tratado del contrato de fletamento*, en el *Tratado del transporte de pasajeros por mar* (1) y en el de *Conocimiento* (2); el artículo *Conocimiento* del *Diccionario de Derecho Mercantil*, de Gojet y Merger (3), y en las conocidas obras de Hechster y Sacre, *Manuel de Droit commercial maritime français et etránger*, 1875, 2 vol.; Boulay Paty, *Cours de Droit commercial maritime*, 1834, 4 vol.; Locre, *Esprit du Code de Commerce;* Pardessus, *Cours de Droit Commercial;* Delvincourt, *Institutes de Droit Commercial français*, 1834, y otros. Merecen especial mención Bedarride (4), Caumont (5), Cresp (6), Diligenti (7), Lecouffet (8), Majorana (9), Eloy y Guerrand (10), Gouse (11), etc.

(1) *Traité de Droit commercial maritime* por A. Desjardins, tomo III, páginas 721 y sigs. *Appendice au Traité de l'affretement.*
(2) Desjardins, ob. cit., tomo IV. *Traité de connaisement*, págs. 1 á 98.
(3) *Connaisement*, págs. 372 á 401 del tomo III del *Dictionnaire de Droit Commercial* por J. Ruben de Conder. Goujet et Merger.
(4) *Commerce maritime* 2.ª *edit. revue et mise au courant de la doctrine et de la jurisprudence*, 1879, 5 vol.
(5) *Cours public de Droit maritime au point de vue commercial, administratif et penal, ou amendement des lois nautiques*, 1866, y *Revue critique de jurisprudence maritime*, 1861.
(6) Cresp, *Cours de Droit maritime annoté, completé et mis au courant de la jurisprudence*, por A. Lauvin, 1876 82, 4 vol.
(7) *Trasporti terrestri e maritimi*, 1890.
(8) *De la responsabilité du capitaine pendant le debarquement et le Sejour des marchandises sur les quais*, 1886.
(9) G. Majorana, *Principii di diritto nautico secondo il Codice di commercio italiano*, 1886
(10) Eloy et Guerrand, *Des capitaines, maîtres et patrons, ou traité de leurs droits dans leurs rapports avec les armateurs, chargeurs et assureurs*, 1860, 3 vol.
(11) *Effets de l'abandon du navire et du frét*, 1872.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPITULO V

De la importación por mar.—Cuándo principia y cuándo se entiende concluida.—Del manifiesto.—Requisitos de los manifiestos.—Sobordo de la carga.—Obligaciones de los navieros, cargadores ó consignatarios con respecto á los manifiestos.—Nota relativa á determinadas mercancías que deberá presentar el Capitán al llegar á puerto.—Del fondeo.—Obligaciones del Capitán cuyo buque lleve carga para más de un puerto español.—Cómo han de ser declaradas las partidas del manifiesto.—Prohibición de consignar á la orden ciertas mercancías.—Domicilio legal del Capitán para todos los efectos de las Ordenanzas de Aduanas.—Caso de arribada forzosa á alguna cala, fondeadero ó punto de playa donde no haya Aduana.

123.—No deben ignorar los Capitanes de buques mercantes que toda mercancía, de cualquiera especie que sea, necesita, para considerarse introducida legalmente en los dominios españoles, pasar por una de las Aduanas autorizadas al efecto, debiendo ser presentada en ella para su comprobación y para el abono de los derechos de Arancel, si está sujeta á ellos, y que los empleados no tendrán restricción alguna para asegurarse de la exactitud de las operaciones que deban practicar (1); que la importación por mar principia en el momento de entrar el buque conductor dentro de los límites del puerto en donde va á hacer su descarga, y no se entiende concluida hasta que se hayan adeudado ó afianzado, cuando proceda, los derechos que devenguen las mercancías; y en el caso de ser éstas libres, cuando hayan salido legalmente de los almacenes ó muelles (2), y que todo Capitán de buque cargado de mercan-

(1) Art. 43 de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas, aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884.

(2) Art. 44 de id.

cías, procedente del extranjero, ya conduzca su cargamento de tránsito ó para depósito, trasbordo ó el inmediato consumo, deberá, al llegar á las aguas jurisdiccionales de España, tener redactado y suscrito un *manifiesto* comprensivo de toda la carga, pacotillas y encargos que la nave conduzca, cuyo documento deberá estar visado por el Cónsul español del punto de procedencia, si en él le hubiere; y por la Autoridad, la Administración de Aduana ó el Cónsul de una nación amiga, en el caso de no existir Consul de España en el punto de salida. Se exceptúan del visado consular los manifiestos relativos á buques en lastre y á los que conduzcan mercancías cuyos derechos, por todos conceptos, no excedan de 50 pesetas por 1.000 kilogramos, siempre que éstas constituyan su total ó único cargamento. Los Capitanes de buques de vapor que no toquen en los puertos españoles más que para recibir carga y pasajeros, podrán sustituir el manifiesto con el *sobordo de la carga* acompañado de los conocimientos numerados, siempre que aquél esté visado por el Cónsul y éstos sellados y numerados por el mismo Agente. Los Capitanes de buque procedentes de los puertos francos españoles, traerán el manifiesto visado por la Intervención de Registro del puerto de origen. Los Capitanes de buques procedentes de las provincias españolas de Ultramar, presentarán, mientras existan mercancías de dicha procedencia sujetas al pago de derechos en la Península, una carpeta autorizada por la Aduana española del punto de salida, en que por orden de numeración conste el extracto de las facturas ó polizas de embarque con que se hace este comercio. El manifiesto servirá de base para todas las operaciones ulteriores, y deberá necesariamente expresar: 1.º Clase y nombre del buque, su tonelaje, bandera, matrícula y tripulantes, nombre del Capitán, el del consignatario del buque y puerto ó puertos de donde proceda. 2.º Puerto ó puertos á que vayan destinadas las mercancías. 3.º Número, clase, marcas, numeración y peso bruto de todos los bultos que trae á bordo, incluyendo las pacotillas y encargos de los tripulantes; clase y género de las mercancías y nombre de los consignatarios ó expresión de venir *á la orden;* todo con separación para cada uno de los puertos de destino. El número y peso de los bultos se expresará en letra y en guarismo. No se

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

admitirá nunca la expresión de *mercancías* á otra de la misma vaguedad. 4.º Los cargamentos á granel se consignarán en los manifiestos por cuenta, peso ó medida, según estén tarifadas en el Arancel las mercancías que los constituyan, sin que sea necesario expresar el peso, en el caso de no ser ponderal la unidad en que se hallen tarifados. 5.º Los cargamentos de madera á granel se consignarán solamente por el número de piezas que los constituyan. 6.º Los bultos conteniendo hilados, tejidos, pasamanería, tabaco, azúcar, cacao, café, canela, pimienta, té y clavo, se declararán en el manifiesto separadamente, sin englobarlos con otros que contengan diversas mercancías, aunque vengan destinados y cargados por la misma persona. Si un mismo bulto contuviera diferentes mercancías y alguna de las expresadas anteriormente, se indicará detalladamente en el manifiesto la clase y el peso de estas últimas. Los manifiestos deberán estar redactados en español, francés, inglés, ó en el idioma de la nación á que el buque pertenezca. Cuando un buque toque en varios puertos extranjeros, puede el Capitán á su voluntad redactar y visar el manifiesto de toda la carga en el último á que arribe y desde el cual emprende su viaje á España, ó traer tantos manifiestos cuantos sean los puertos en que hubiese tomado carga. En este último caso, los Cónsules pondrán en el manifiesto que visen y en el correspondiente al puerto inmediato anterior una nota en que relacionen entre sí ambos documentos para que no puedan dejar de presentarse todos. Los Cónsules cuidarán, bajo su responsabilidad, de no visar los manifiestos en que falte alguno de los requisitos antes expresados, ó en que consten declarados los bultos con hilados, tejidos, frutos coloniales, pasamanería y tabaco englobados con otros; salvarán por nota autorizada y sellada cuantas alteraciones, enmiendas ó raspaduras contengan los manifiestos; inutilizarán los renglones en blanco, y foliarán y sellarán todas las hojas, dando aviso á la Dirección de haberlos visado el mismo día en que lo efectúen.

Si los navieros, cargadores ó consignatarios notasen que el manifiesto visado de que es portador el Capitán, contiene algún error, lo harán presente al Administrador de la Aduana á que el buque vaya designado, cuyo Jefe lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la Dirección general, con remisión del documento recibido. La Dirección podrá admitir ó no la rectificación pedida, siempre que el buque no haya llegado al puerto español de destino de la mercancía objeto de la rectificación á la fecha en que la Aduana que diese el parte la hubiere recibido (1).

124.—En el acto de llegar el buque al puerto, y al entregar el manifiesto al Capitán, presentará éste una nota, en que especificará:

1.º Los lingotes de hierro que lleva como lastre.

2.º Las provisiones y pertrechos de á bordo.

Se considerarán provisiones de á bordo: el aceite, aguardiente, arroz, azúcar, brea, bujías, café, carbones, carnes frescas y saladas, cerveza, chocolate, conservas alimenticias, dulces, galleta, granos, harinas, huevos, legumbres secas, leña, licores, manteca, pan, patatas, pastas para sopa, pescados, sal, sebo, sidra, tabaco, té, vino, vinagre y demás géneros de comer, beber y arder. Se considerarán pertrechos de á bordo: las anclas, armas y municiones para defensa del buque, barriles, cáñamo, cordelería, esteras, maderas comunes, maderas de arboladura, pipas y sacos vacíos que sirvan para estivar los cargamentos, como también todos los efectos en general que los Jefes de las Aduanas consideren, por su calidad y clase, como destinados al servicio del buque. Al salir los buques para el extranjero, se hará constar la existencia á bordo de todos los objetos declarados como pertrechos; y si no existieran, ó el Capitán no los presentase en el acto de la visita, se someterá á la penalidad sentada en el caso 11 del art. 246 de las Ordenanzas de Aduanas. Si el Capitán pidiere el alijo y despacho de los efectos declarados como pertrechos, se le impondrán las penas que señala el caso 12 del art. 246 por no haberlos declarado en el manifiesto visado. Si con algunos de aquéllos forma la estiva del cargamento, lo avisará por escrito á la Administración para que se intervenga la operación y puedan considerarse á la salida como existentes á bordo. Asimismo presentarán los Capitanes una nota del número total de los pasajeros que condujesen y de los bultos de sus equipajes, con

(1) Art. 45 de las Ordenanzas de Aduanas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

distinción de los puertos de su destino (1). El Administrador de la Aduana podrá en cualquier tiempo practicar visita de fondeo; y si lo estima conveniente, sellar las escotillas, mamparos y demás departamentos cerrados del buque, hasta que principien las operaciones de descarga. Dicha visita se repetirá cuantas veces sea necesario, y la facultad de hacerla puede delegarse en un empleado de la Aduana ó en un Jefe del Resguardo. Antes ó después de la visita podrá el Administrador examinar el sobordo, los conocimientos, el Diario de navegación y todos los demás papeles de á bordo. En el caso de tratarse de embarcaciones extranjeras, se avisará antes de practicarse la visita al Cónsul ó Vicecónsul de la nación á que el buque corresponda, fijando la hora en que deba verificarse el fondeo; pero pasada ésta sin que haya comparecido aquel funcionario, se llevará á efecto la visita, haciendo constar su falta en una ligera diligencia que quedará unida al manifiesto ó expediente de la nave de que se trata. Cuando los Administradores de Aduanas consideren necesario hacer el fondeo de los buques apresados por la Marina, presenciará el acto el Administrador ó un Delegado suyo del orden civil, auxiliado por los mismos aprehensores (2). El Capitán cuyo buque lleve carga para más de un puerto español, presentará en el primero, además del manifiesto general, una copia del mismo y otra parcial de la carga destinada al puerto, y dos si el buque fuera de vela. En los puertos intermedios presentará la copia general y dos parciales de la carga destinada al puerto. La copia general autorizada por la Aduana, y en la que conste si el original se halla ó no visado, será conducida por el Capitán y presentada en cada uno de los puertos de escala para su comprobación con las parciales, y servirá de base en todas las operaciones, siendo visada en cada Aduana de las del tránsito y archivada en la última. Los manifiestos que se presentaren redactados en idioma extranjero serán autorizados por el Administrador, se les impondrá el sello de la Aduana y se entregarán al consignatario del buque respectivo para que, á costa del Capitán, se traduzca, devolviendo á la Aduana los originales y su traducción arreglada á modelo, en el plazo máximo de veinticuatro horas. Sólo podrán autorizar la traducción los intérpretes jurados, los corredores intérpretes de navíos y los Cónsules de las naciones con las cuales existan convenios en que se estipule que las traducciones de documentos hechos por dichos agentes tengan fuerza y validez. El Capitán presentará también, para los fines prevenidos en el art. 78, una relación de los pasajeros que hayan de quedarse en el puerto y de los bultos que á los mismos pertenezcan ó nota de no conducirlos (1). Todas las partidas del manifiesto han de ser declaradas á sus dueños ó consignatarios. Cuando el conocimiento haya sido expedido *á la orden*, se expresará así en el manifiesto, y se tendrá por consignatario el que se presente con aquél en virtud del último endoso. Si no se presentare nadie dentro de las veinticuatro horas, se anunciará señalando el plazo de cuarenta y ocho horas; pasado el cual, se procederá en los términos que establece el art. 69. No se permitirá consignar *á la orden* ningún bulto de tejidos. Cuando no se presente consignatario se considerará como tal el Capitán del buque, si los conocimientos vienen á la orden (2). Después de presentado en la Aduana el manifiesto, sólo se permitirá consignar en las copias, como aclaración indispensable, cualquier concepto que se haya omitido en el original, pero sin alterar en lo más mínimo el texto de éste, respeto al número de bultos, calidad de las mercancías, peso y consignación que ya consten en el documento (3). El domicilio del Capitán para todos los efectos de estas Ordenanzas es la casa del consignatario del buque; en su defecto, la casa del Cónsul ó Vicecónsul de su nación, y si no le hubiere en el puerto, el mismo buque que manda. Las cédulas dejadas á cualquiera de los individuos de la casa ó del buque tendrán la misma fuerza legal que si se hubiese hecho notificación personal al Capitán (4). Cuando un buque llegue por arribada forzosa á alguna

(1) Art. 46 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 49 de id.

(1) Art. 50 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 53 de id.
(3) Art. 54 de id.
(4) Art. 55 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cala, fondeadero ó punto de playa donde no haya Aduana, el Capitán presentará su manifiesto original y una copia al Jefe del Resguardo; y éste, devolviéndole á su salida el original, remitirá la copia al Administrador principal de Aduanas de la provincia. Si un buque procedente del extranjero se presenta en una Aduana subalterna por arribada forzosa ó para sufrir cuarentena, se exigirá por el Administrador el manifiesto original, cuyo documento devolverá al Capitán al tiempo de su salida, visado y con el sello de la oficina, é inutilizados los renglones en blanco, dando cuenta á la Dirección de la arribada del buque y noticia de sus circunstancias á la Aduana de destino y á la principal de la provincia (1).

(1) Art. 57 de las Ordenanzas de Aduanas.

CAPÍTULO VI

De los consignatarios de buques y consignatarios de cargamentos.—Consecuencias de la admisión de la consignación.—Responsabilidades de los consignatarios y de los armadores.—De las declaraciones.—Obligaciones con respecto á ellas de los consignatarios de los cargamentos.—Requisitos que ha de contener la declaración.—Condiciones bajo las cuales debe puntualizar su declaración el interesado.—Toda mercancía que en el manifiesto del Capitán conste destinada á un punto dado, deberá declararse para su despacho en él.—Mercancías que se permitirán descargar para su adeudo ó que se lleven á otro punto de España ó del extranjero en el mismo buque ó en otro distinto.—Descarga en varios puertos de cargamentos de mercancías especiales.—Descarga de parte del cargamento en puertos extranjeros.—Renuncia del consignatario ó casos en que no se presenta éste.—De la descarga de las mercancías.

125.—Consignatario es la persona á cuyo nombre está dirigido un buque ó un cargamento. Hay, por lo tanto, consignatarios de buques y consignatarios de cargamento. Para serlo es necesario hallarse inscrito en la matrícula industrial del punto de su residencia y pagar la cuota correspondiente (1). En las Provincias Vascongadas podrán ser consignatarios los vecinos de la población respectiva con casa abierta de comercio, y que paguen, bajo este concepto, los arbitrios que se exijan en la localidad por las Diputaciones provinciales (2). Los tripulantes podrán ser consignatarios de sus pacotillas cuando traigan mercancías incluídas en el manifiesto, y cuyos derechos no excedan de 100 pesetas, siendo obligatorio de adeudo

(1) Art. 60 de las Ordenanzas de la renta de Aduanas.
(2) Art. 60 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

cala, fondeadero ó punto de playa donde no haya Aduana, el Capitán presentará su manifiesto original y una copia al Jefe del Resguardo; y éste, devolviéndole á su salida el original, remitirá la copia al Administrador principal de Aduanas de la provincia. Si un buque procedente del extranjero se presenta en una Aduana subalterna por arribada forzosa ó para sufrir cuarentena, se exigirá por el Administrador el manifiesto original, cuyo documento devolverá al Capitán al tiempo de su salida, visado y con el sello de la oficina, é inutilizados los renglones en blanco, dando cuenta á la Dirección de la arribada del buque y noticia de sus circunstancias á la Aduana de destino y á la principal de la provincia (1).

(1) Art. 57 de las Ordenanzas de Aduanas.

CAPÍTULO VI

De los consignatarios de buques y consignatarios de cargamentos.—Consecuencias de la admisión de la consignación.—Responsabilidades de los consignatarios y de los armadores.—De las declaraciones.—Obligaciones con respecto á ellas de los consignatarios de los cargamentos.—Requisitos que ha de contener la declaración.—Condiciones bajo las cuales debe puntualizar su declaración el interesado.—Toda mercancía que en el manifiesto del Capitán conste destinada á un punto dado, deberá declararse para su despacho en él.—Mercancías que se permitirán descargar para su adeudo ó que se lleven á otro punto de España ó del extranjero en el mismo buque ó en otro distinto.—Descarga en varios puertos de cargamentos de mercancías especiales.—Descarga de parte del cargamento en puertos extranjeros.—Renuncia del consignatario ó casos en que no se presenta éste.—De la descarga de las mercancías.

125.—Consignatario es la persona á cuyo nombre está dirigido un buque ó un cargamento. Hay, por lo tanto, consignatarios de buques y consignatarios de cargamento. Para serlo es necesario hallarse inscrito en la matrícula industrial del punto de su residencia y pagar la cuota correspondiente (1). En las Provincias Vascongadas podrán ser consignatarios los vecinos de la población respectiva con casa abierta de comercio, y que paguen, bajo este concepto, los arbitrios que se exijan en la localidad por las Diputaciones provinciales (2). Los tripulantes podrán ser consignatarios de sus pacotillas cuando traigan mercancías incluídas en el manifiesto, y cuyos derechos no excedan de 100 pesetas, siendo obligatorio de adeudo

(1) Art. 60 de las Ordenanzas de la renta de Aduanas.
(2) Art. 60 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

en el primer puerto á que arribe el buque (1). Se considera consignatario de un buque la persona que el Capitán designe como tal en su manifiesto (2) y del cargamento la indicada en el mismo, con arreglo á los conocimientos de embarque cuando éstos sean á persona determinada, y el último á cuyo favor se hizo el endoso cuando aquéllos son *á la orden*. La persona designada podrá admitir ó renunciar libremente la consignación, debiendo hacerse la renuncia de oficio y por escrito, dentro de las cuarenta y ocho horas después de admitido el manifiesto. Cuando haya en un conocimiento dos ó más consignatarios para una misma mercancía con calidad de primero, segundo, tercero, etc., bastará la renuncia del último designado. A la renuncia acompañarán necesariamente los conocimientos de las mercancías cuya consignación no se admite y que debían obrar en poder del renunciante. Pasadas las cuarenta y ocho horas antedichas, se entenderá admitida la consignación que no se hubiere renunciado expresamente, y producirá todos los efectos legales (3). Admitida la consignación, el consignatario es responsable directamente á la Hacienda de los derechos y multas que haya de pagar el buque ó el cargamento de que lo sea. También será responsable de cualquier gasto extraordinario que ocasione la necesidad de desembarcar y reembarcar el cargamento ó parte de él. Si el consignatario se sirve de agente para el despacho, tendrá éste la responsabilidad subsidiaria respecto de cualquier pago que aquél no haya hecho efectivo; y si los agentes gestionan el despacho de buque ó mercancía con documentos firmados por los Capitanes ó consignatarios, contraerán la responsabilidad de ellos, para lo cual se les obligará á firmar en las carpetas ó documentos de referencia. Los armadores son responsables subsidiarios, con los buques y cargamentos que les pertenezcan, de los derechos, multas y gastos imputables á los Capitanes (1). Cuando éstos no designen consignatarios, podrán correr, redactar y firmar por sí mismos los documentos que deben presentar para el despacho de sus naves (2). Las mercancías que el buque lleva de tránsito no se incluirán en la declaración y se declararán en documentos separados las que se introduzcan para el consumo y las que se destinen á depósito. Para cada partida del manifiesto se presentará una declaración; entendiéndose por partida de manifiesto la relación de bultos ó mercancías que el Capitán consigne en él para cada consignatario, siempre que guarden un orden correlativo. El número de orden que á la declaración corresponda se anotará al margen del manifiesto, frente á la partida correspondiente. Las declaraciones se extenderán siempre en papel timbrado y dispuesto con la impresión necesaria, que facilitará la Aduana, previo recibo del consignatario (3),

126.—En la declaración se expresará: 1.º El nombre del buque, el de su Capitán y el de su nación (4). 2.º El puerto ó puertos de la procedencia del cargamento. 3.º La persona para quien sean las mercancías y su vecindad. 4.º El número y partida del manifiesto. 5.º La clase del bulto ó bultos. 6.º Las marcas y números de los mismos y la señal que los distinga, ó la advertencia de no tener señal ni marca. 7.º El nombre de la mercancía. 8.º La cantidad de las mercancías, en peso, cuento ó medida, con arreglo á la unidad expresada en el Arancel. Por regla general se declararán el peso *bruto* y el peso *adeudable*. Por peso bruto se entiende el peso del bulto con inclusión de todos los envases; y por peso adeudable el que resulta deduciendo del peso bruto el de los envases que deban

(1) Art. 61 de las Ordenanzas de la renta de Aduanas.

(2) El Reglamento de la contribución industrial de 13 de Julio de 1882 en su tarifa 2.ª, núms 16 y 17, distingue entre consignatarios de buques de vapor ó de vela de larga travesía en sus expediciones, sin que almacenen ni vendan por su cuenta los géneros, frutos y efectos que se les confíen, y consignatarios de buques de vela, dedicados al comercio de cabotaje, sin que almacenen ni vendan por su cuenta los géneros, frutos y efectos que se les consignen.

(3) Art. 63 de id.

(1) Art. 586 del vigente Código de Comercio y 64 de las Ordenanzas de Aduanas.

(2) Art. 64 de las Ordenanzas citadas.

(3) Art. 65 de id.

(4) Está declarado que si no pudiere averiguarse la procedencia de un buque, ó reconocido por extranjero no se justificase la nación á que perteneciere, debe considerarse como española la embarcación y procederse según se previene en los artículos 12 y 13, tit. 6.º de la Ordenanza de matrículas, para evitar su completa ruina en el puerto. (Real orden de 4 de Mayo de 1848. *Colección legislativa*, tomo XLIV, pág. 15.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

excluirse para el cómputo de los derechos. En las declaraciones de tejidos se expresará el peso de los mismos, deduciendo los interesados el de las tablas y rodillos. De esta regla se exceptúan las mercancías que tienen tara fija ó que adeudan por peso bruto; respecto de las cuales, sólo se declarará éste, teniéndose por no puesta cualquiera otra indicación de peso que se haga. Deberá declararse separadamente el contenido de cada bulto, excepto cuando sea el mismo el de varios, en cuyo caso podrá hacerse en conjunto. Los envases que hayan de adeudar separadamente los derechos, se apreciarán por el vista en el acto del despacho. 9.º El número de la partida del Arancel en que está tarifada la mercancía, si los términos de la declarasión no se hallasen arreglados á la nomenclatura de las partidas del mismo. Si se tratase de mercancías acerca de cuya clasificación exista expediente consultado por la Aduana respectiva á la Superioridad, la declaración del interesado no le comprometerá más que al pago de los derechos que esta última acuerde. 10. La petición de descarga. 11. La fecha y la firma del interesado. Si falta en la declaración alguna de estas circunstancias, se requerirá al interesado por medio de decreto estampado en la misma declaración para que la complete sin demora, suspendiéndose, hasta que esto se verifique, el reconocimiento y aforo que deben practicar los vistas, pero no el desembarque y almacenaje de los bultos, que quedarán precisamente en los almacenes de la Aduana hasta que tenga lugar la aclaración (1). Toda mercancía que en el manifiesto del Capitán conste destinada á un punto dado, deberá declararse para su despacho en él. Se permitirá, sin embargo, descargar para su adeudo, ó que se lleven á otro punto de España ó del extranjero en el mismo buque ó en otro distinto, las mercancías que siguen: 1.º Las que vengan á la orden. 2.º Las que viniendo á consignación expresa pertenezcan á las clases siguientes: aguardiente, algodón en rama, azúcar, azufre, bacalao, cacao, café, carbón, cereales, cueros, duelas, guano, maderas, minerales, petróleo, pimienta y sal (2). Al efecto de-

(1) Art. 66 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Apéndice núm. 11 de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas.

berá el consignatario pedirlo por escrito al Administrador de la Aduana, que otorgará el permiso con vista de los documentos de origen y previa fianza de pagar en un puerto español los derechos y penas que correspondan, ó de justificar la llegada de las mercancías á un puerto extranjero. Esta obligación cesará en caso de naufragio debidamente justificado (1); pero la cancelación de la fianza habrá de declararla la Dirección general, en vista de las justificaciones que se presenten. Si se tratare de descargar en varios puertos españoles un cargamento de las mercancías indicadas, se permitirá hacerlo bajo las siguientes condiciones: 1.ª Servirá de base, como se halla establecido para todas las operaciones, el manifiesto general presentado en el primer puerto. 2.ª El consignatario del buque ó del cargamento, solicitará del Administrador el permiso correspondiente para que el buque continúe á otro ú otros puertos de España con el resto de la carga, quedando obligado á satisfacer los derechos de la cantidad manifestada y los recargos que procedan, si en un plazo que la Administración le otorgará no presenta certificación de la cantidad despachada en las Aduanas, expedida por cada una de ellas, ó si de dichos documentos resultaran diferencias. 3.ª La cuenta para apreciar las diferencias é imponer, si procede, los recargos, se girará en la Aduana del último puerto español, á la cual remitirán los demás certificación del resultado del despacho hecho en cada una. Cuando éste se haya terminado, y en vista de estos antecedentes, se hará la liquidación, cancelando las obligaciones prestadas en cada puerto si apareciese conformidad. Para despachar el buque en los puertos en que vaya tocando, bastará que los consignatarios presten la garantía suficiente, á juicio del Administrador, de estar á las resultas de la liquidación, y que por la Aduana se anote en el manifiesto de tránsito haberse descargado una parte de la carga, sin ser preciso expresar la cantidad (2). Si parte del cargamento se conduce para el ex-

(1) Véase el artículo *Naufragio* del *Diccionario de Derecho marítimo de España*, por D. Alejandro de Bacardi, y *Elementos de Derecho marítimo español*, por el Teniente de navío D. Manuel Godínez y Mihura. Madrid, Estab. tip. de Infantería de Mar. 1892. Tit. 4.º, que trata de la *Jurisdicción y fuero de Marina*.
(2) Art. 67 de las Ordenanzas citadas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tranjero, el consignatario del buque ó del cargamento presentará certificación de la parte descargada en el extranjero, la cual se rebajará desde luego de la total declarada en el manifiesto, y el resto servirá de base para la liquidación que haya de practicarse, y para la aplicación de los preceptos de las Ordenanzas de Aduanas (1). Cuando la consignación se haya renunciado, ó el consignatario designado por el Capitán no se encuentre, ó haya fallecido sin dejar quien le sustituya, ó cuando en los cargamentos *á la orden* nadie se presente como consignatario en los plazos establecidos, el Administrador lo manifestará de oficio al Cónsul ó Vicecónsul de la nación del cargador, si éste es extranjero, ó al Presidente de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, si es español. Si dichos funcionarios aceptan la consignación, harán sus declaraciones en los términos establecidos; si no la aceptan, el Administrador procederá á hacer de oficio la descarga. En cualquiera de estos casos, si no presenta la declaración en el plazo de diez días desde la llegada del buque una persona reconocida, se practicará de oficio el reconocimiento de los bultos, previa citación del Cónsul á que pertenezca el cargador y del consignatario del buque, extendiéndose acta del resultado (2).

127.—Las descargas de los buques de vela se harán por medio de las declaraciones de los consignatarios. El Administrador de la Aduana decretará el desembarque, disponiendo que el despacho se haga en los muelles si las mercancías son de las que pueden aforarse en ellos (3), y en otro caso, que los bultos sean conducidos á la Aduana bajo la custodia del resguardo (4). La declaración así decretada se entregará al interesado para presentarla al Jefe del Resguardo, con cuyo conocimiento se hará la descarga, sujetándose á las reglas siguientes: 1.ª La descarga habrá de efectuarse en el número de días laborables que señale el Administrador. Esta prescripción es obligatoria también para los cargamentos cuyo despacho se solicite en un

(1) Art. 68 de las Ordenanzas citadas.
(2) Art. 69 de id.
(3) Véase Apéndice núm. 12 de id.
(4) Art. 71 de id.

puerto á pesar de ir destinados á otros del reino, *ó á la órden*, ó para el extranjero, quedando sujetos, en caso contrario, á salir inmediatamente del puerto ó sufrir las consecuencias de lo dispuesto en los artículos 69 y 81 de las Ordenanzas de Aduanas. 2.ª Las operaciones de descarga sólo pueden hacerse desde media hora antes de salir el sol hasta media hora después de ponerse. Cuando se trate de buques de vapor que tengan escala fija previamente anunciada al público y que deban permanecer pocas horas en el puerto, continuarán por la noche las descargas que hayan tenido principio de día. En este caso la carga desembarcada de noche quedará acondicionada convenientemente en gabarras, ó de la manera que el Administrador disponga, hasta que sea de día. En los casos de incendio, avería ú otros extraordinarios, los Administradores de las Aduanas podrán autorizar las descargas de noche, pero en cada caso darán conocimiento á la Dirección general de los permisos que concedan, expresando las razones en que se fundan. 3.ª La descarga se hará atracando al muelle los buques cargados y en los sitios que designen las Autoridades del puerto (1) de acuerdo con los Administradores. Si los buques no pueden atracar, podrán los consignatarios servirse para descarga de la embarcaciones menores. 4.ª En este último caso el patrón de la embarcación llevará una papeleta firmada por el consignatario y visada por el Administrador ó Jefe del Resguardo, como su Delegado, en que conste la autorización de desembarcar. Se entregará la papeleta á los individuos del resguardo que se hallen á bordo del buque; y éstos darán en cambio de ella al patrón otra talonaría firmada, expresando la parte de carga que lleva, y previa la anotación de la misma al respaldo de la papeleta del consignatario. 5.ª Las barcazas en que se haga la descarga

(1) Véase *Ordenanzas generales de la Armada naval*. Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar; tomo II, tit. 7.º De la policía general de los puertos y otros cualesquier fondeaderos á cargo de los Capitanes de puerto, y de las demás obligaciones de éstos. Artículos *Policía, Puerto, Jurisdicción, Comandante particular, Capitán, Capitán de puerto* y *Patrón* del *Diccionario del Derecho marítimo de España*, de Bacardi, y *Elementos de Derecho marítimo español*, por D. Manuel Godínez, tit. 3.º, que trata de las *Comandancias de Marina, Policía de puertos, lastres y deslastres, remolques, carga y descarga de buques*, etc., etc.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE

cuando vayan cargadas desde el buque al muelle, serán acompañadas por un individuo del resguardo, que no permitirá se acerquen al costado de ninguna otra embarcación ni se detengan en su camino. 6.ª Al llegar las barcazas al muelle se colocarán en él los bultos que conduzan, y el Jefe del Resguardo examinará y cotejará sus clases, marcas y números con los expresados en la declaración, poniendo el *cumplido* si los halla conformes. En caso contrario, lo participará al Administrador. 7.ª Cuando se practiquen descargas por la noche, el alumbrado que sea necesario será de cuenta del buque (1). Para desembarcar equipajes de viajeros bastará que el Jefe del Resguardo al hacer la visita de entrada al buque, firme la relación de ellos que presentará el Capitán, remitiéndola á la Aduana previa conformidad del número de bultos que se desembarcan (2). Se pedirá permiso al Administrador de la Aduana, que lo otorgará en la misma solicitud, y ésta así autorizada, servirá de guía de alijo, y previa fianza de volver á reembarcarlos se permitirá la descarga del velamen, pipería, cronómetros y demás efectos del buque para su reparacion (3). La descarga de los buques de vapor se hará inmediatamente después de su arribo por medio de licencias de alijo, que comprenderán toda la carga declarada en los manifiestos para cada puerto, por el mismo orden y en la misma forma que lo esté en aquéllos. Los Administradores autorizarán los días festivos para la descarga de los buques de vapor con escala fija y que deban permanecer pocas horas en el puerto. Los interesados deberán obtener el permiso de las Autoridades locales. La descarga y conducción de los bultos desde el vapor al muelle se hará con intervención del resguardo, que acompañará las barcazas, y no cesará la responsabilidad del Capitán del vapor hasta que se dé por recibido de aquéllos el encargado de la confrontación en el muelle (4). Se hará de oficio el desembarque en los casos siguientes: 1.º De las mercancías cuya consignación haya sido renunciada, ó cuyo consignatario no se presente dentro de los tér-

(1) Art. 72 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 78 de id.
(3) Art. 78 de id.
(4) Art. 79 de id.

minos prefijados, cuando el conocimiento va *á la orden*. 2.º De los bultos cuya declaración no se presente en el plazo marcado en las Ordenanzas generales de la renta. 3.º De los que no hayan sido desembarcados dentro del plazo ó plazos fijados al efecto. 4.º De los géneros apresados y traídos al puerto por buques guardacostas. 5.º De los equipajes de viajeros destinados á la población donde radica la Aduana veinticuatro horas después de la llegada del buque. 6.º Cuando el Capitán no presente manifiesto al tercer requirimento del Administrador ó no lo aclare en la forma que previene el art. 45 de dichas Ordenanzas (1). Para verificar la descarga de un buque apresado se constituirán á su bordo el Administrador ó el empleado que le represente, el jefe aprehensor, el Capitán de la embarcación aprehendida, y en su defecto los individuos de la tripulación que haya presentes (2). De todos los gastos que ocurran en las descargas de oficio, los de conducción, almacenaje y otros, responderán el causante ó la misma mercancía cuando ésta no tenga dueño (3). Cuando se descarguen por equivocación en cualquier puerto de España uno ó más bultos que se conduzcan para otros, el Administrador de la Aduana los entregará al consignatario de la nave á fin de que los remita á su destino, previas las formalidades siguientes: 1.ª Que los bultos consten en el manifiesto general, designados para el punto á que se pretenda remitir. 2.ª Que se practique el reconocimiento de los bultos con las formalidades prescritas para el caso de que hubieran de despacharse 3.ª Que el consignatario preste obligación bastante á responder de las penas en que pueda haber incurrido por exceso de bultos ó por diferencias en los reconocimientos. La Administración conservará muestras del género siempre que su calidad lo permita; avisará á la Aduana del destino de los géneros si fueren para otro puerto de España, y cancelará la fianza antedicha tan pronto como reciba comunicación de haberse verificado la introducción y el adeudo, ó aplicará en otro caso las penas que correspondan (4). Las Orde-

(1) Art. 81 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 83 de id.
(3) Art. 84 de id.
(4) Art. 85 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

nanzas de Aduanas prohiben: 1.º, sacar á tierra objeto alguno de un buque, ó trasbordarlo de uno á otro sin la licencia correspondiente, y 2.º, arrimarse al costado de los buques en descarga embarcación alguna que no sea de las destinadas á aquella operación (1).

(1) Art. 86 de las Ordenanzas de Aduanas.

CAPÍTULO VII

De la importación de las provincias españolas de Ultramar.—Disposiciones especiales acerca de la importación de ciertas y determinadas mercancías.—De la exportación por mar.—Del tránsito y transbordo de mercancías.—De los Depósitos.

128.—El comercio entre los puertos de las provincias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas y los de la Península é islas Baleares, se hará con pólizas ó facturas de exportación expedidas por las Aduanas de origen. Estas facturas, numeradas correlativamente, se comprenderán en una carpeta cerrada y sellada que se entregara al Capitán del buque conductor para que la presente á la Aduana de destino en la Península.

Las facturas expresarán: 1.º Nombre y nacionalidad del buque conductor, nombre de su Capitán y puerto de destino en la Península é islas Baleares. 2.º Números, clases, marcas y peso bruto de los bultos. 3.º Nombre, clases y cantidades de las mercancías contenida en los bultos. 4.º Nombre, clases y cantidades de las mercancías que se conduzcan á granel. 5.º Nombre del remitente y el de los consignatarios en la Península. Y 6.º El reconocido y conforme de los Vistas de la Aduana de origen (1).

Los buques que conduzcan productos de Cuba, Puerto Rico ó Filipinas, podrán tomar mercancías en puertos extranjeros de América, sin perder las expediciones la condición de directas. En este caso, además de las facturas, los Capitanes de las em-

(1) Art. 104 de las Ordenanzas de Aduanas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

nanzas de Aduanas prohiben: 1.º, sacar á tierra objeto alguno de un buque, ó trasbordarlo de uno á otro sin la licencia correspondiente, y 2.º, arrimarse al costado de los buques en descarga embarcación alguna que no sea de las destinadas á aquella operación (1).

(1) Art. 86 de las Ordenanzas de Aduanas.

CAPÍTULO VII

De la importación de las provincias españolas de Ultramar.—Disposiciones especiales acerca de la importación de ciertas y determinadas mercancías.—De la exportación por mar.—Del tránsito y transbordo de mercancías.—De los Depósitos.

128.—El comercio entre los puertos de las provincias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas y los de la Península é islas Baleares, se hará con pólizas ó facturas de exportación expedidas por las Aduanas de origen. Estas facturas, numeradas correlativamente, se comprenderán en una carpeta cerrada y sellada que se entregara al Capitán del buque conductor para que la presente á la Aduana de destino en la Península.

Las facturas expresarán: 1.º Nombre y nacionalidad del buque conductor, nombre de su Capitán y puerto de destino en la Península é islas Baleares. 2.º Números, clases, marcas y peso bruto de los bultos. 3.º Nombre, clases y cantidades de las mercancías contenida en los bultos. 4.º Nombre, clases y cantidades de las mercancías que se conduzcan á granel. 5.º Nombre del remitente y el de los consignatarios en la Península. Y 6.º El reconocido y conforme de los Vistas de la Aduana de origen (1).

Los buques que conduzcan productos de Cuba, Puerto Rico ó Filipinas, podrán tomar mercancías en puertos extranjeros de América, sin perder las expediciones la condición de directas. En este caso, además de las facturas, los Capitanes de las em-

(1) Art. 104 de las Ordenanzas de Aduanas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

barcaciones deberán presentar manifiesto por la parte de carga tomada en puertos extranjeros (1).

Los productos de las provincias españolas de Ultramar se despacharán con los beneficios de la ley de Relaciones comerciales de 30 de Junio de 1882, y las mercancías extranjeras con arreglo á las disposiciones generales del Comercio exterior. El despacho de los productos de Cuba, Puerto Rico ó Filipinas, sujetos al pago de derechos en la Península é islas Baleares, se hará con declaraciones á las que se unirán las facturas, observándose todas las formalidades establecidas para la importación del extranjero (2).

Hay además reglas especiales para la importación de ciertas y determinadas mercancías que conviene tengan presentes los consignatarios de buques (3), porque les obligan á cumplir ciertos requisitos y llenar ciertas formalidades cuya omisión puede acarrearles responsabilidad. Conviene recordar que las bombas destinadas al salvamento de buques, las piezas de máquinas, las de metal y las maderas navales importadas para la reparación de embarcaciones extranjeras que entren en puntos españoles por arribada forzosa se conducirán desde el barco importador ó desde el muelle al buque de su destino. Las bombas se reexportarán tan pronto como hayan prestado el oportuno servicio; exigiendo las Aduanas al consignatario del buque que las exporte la obligación de acreditar la llegada al puerto extranjero de destino.

El empleo de los demás materiales en los buques extranjeros entrados por arribada forzosa, se justificará por la Autoridad de Marina y la Aduana correspondiente, previa visita y reconocimiento de dichas embarcaciones (4). La franquicia de derechos de introducción ó abanderamiento para los vapores que las Compañías concesionarias adquieran en el extranjero con destino al servicio de correos entre la Península y las pro-

(1) Art. 108 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 109 de id.
(3) Arts. 115, 116, 117, 119, 120, 121, 124, 125, 126, 127, 128 y sigs. de íd.
(4) Art. 128 de íd. Véase además el tít. 4.° de la obra de D. Manuel Godínez, *Elementos de Derecho marítimo español*, que trata de jurisdicción y fuero de Marina.

vincias españolas de Ultramar se aplicarán con sujeción á las siguientes reglas: 1.ª El Ministerio de Ultramar, manifestará al de Hacienda el nombre, clase y tonelaje (1) del buque extranjero adquirido por la Compañía para el servicio de correo entre la Península y provincias españolas Ultramarinas y el puerto de la Península en donde haya de abanderarse. 2.ª El mismo departamento participará en un día el nombramiento, clase, tonelaje (2), y puerto de la matrícula en la Península de cada uno de los vapores, que admitidos libremente por el contrato enajene la Compañía ó deje de emplear en el servicio de correos. 3.ª Adquiridos por el Ministerio de Hacienda los datos oportunos, se prevendrá á la Aduana correspondiente que verifique el despacho de introducción con las formalidades establecidas y con presencia del oportuno certificado de arqueo (3). 4.ª Para hacer el despacho con franquicia de derechos necesitará la Aduana orden de la Dirección del ramo, y recibida que sea, exigirá á la Compañía una sencilla obligación de que pagará los derechos liquidados de entrada ó abanderamiento tan pronto

(1) Además de las disposiciones y de las obras que merecen consultarse, y que hemos citado en los capítulos anteriores de este título, respecto á la cuestión de arqueo y tonelaje de las embarcaciones mercantes, véase el folleto que lleva los epígrafes siguientes: *Arqueo de las embarcaciones mercantes, Reglamento aprobado por Decreto de 2 de Diciembre de 1874, Instrucción para la aplicación del Reglamento, Vocabulario de los términos de Marina usados en el Reglamento é Instrucción*; Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1875, que comprende la exposición de motivos que preceden al Decreto de 2 de Diciembre de 1874, el texto de dicho Reglamento para el arqueo de las embarcaciones mercantes, las Instrucciones para el arqueo según dicho Reglamento, con un Apéndice y un Vocabulario de los términos de Marina usados en el Reglamento de arqueo de las embarcaciones, y cuya significación conviene conocer para su más exacta aplicación, con varios modelos de certificados de arqueos, con figuras y diseños para la mejor inteligencia del texto. Para la cuestión del arqueo y tonelaje en general de los buques mercantes, recomendamos las excelentes monografías de A. N. Kiaer, *Recherches statistiques sur le raport entre les differentes unités de jaugeage;* Christiania, Imprimerie T. Steen, 1876, y de T. Solvesen, *Tableau sinoptique des differents sistemes de jaugeage des Navires;* Christiania, 1876, y que se encontrarán en la colección de obras que publica el *Departamento central de Estadística* del Reino de Noruega. En estas monografías se estudian, con gran conocimiento de causa, las cuestiones de unidad de tonelaje que es preciso adoptar para las comparaciones internacionales, y con datos importantes acerca del tonelaje de cada nacionalidad, manera de calcular el tonelaje, etc., etc.
(2) Idem íd. íd.
(3) Idem íd. íd.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

como el buque se enajene á otra Sociedad ó particular, para hacer el Comercio con bandera española ó no se destine al servicio de correo con las provincias de Ultramar. 5.ª La Aduana se dirigirá al mismo tiempo á la Autoridad de Marina correspondiente, con el fin de que ésta ofrezca dar aviso de cualquier cambio de propiedad ó de destino de la embarcación. 6.ª La declaración de despacho con estos requisitos se conservará por el Administrador de la Aduana bajo su responsabilidad hasta que se ultime en debida forma, anotándose el aforo en el libro de contracción, para conocer el derecho que pueda tener la Hacienda á las cantidades liquidadas. 7.ª La terminación de cada despacho se hará en virtud de orden de la Dirección general de Aduanas, según proceda, atendidos los casos que podrán ser: enajenación del buque para hacer el comercio con bandera española; enajenación á extranjeros borrándose de la lista de embarcaciones nacionales, no pudiendo usar su pabellón y desguace por inutilización (1). Para despachar con franquicia los despojos y restos de buques nacionales que naufraguen en el extranjero, será preciso que los importadores presenten un certificado del Cónsul de España en el puerto de su distrito consular donde haya sucedido el siniestro, acreditando los hechos y detallando la clase y número de los objetos salvados que se trate de introducir en el Reino (2).

129.—Conviene digamos algo de la *exportación por mar*. La exportación de mercancías sólo puede verificarse legalmente por las Aduanas ó puntos habilitados al efecto (3). Cualquier buque español ó extranjero con mercancías de esta procedencia podrá arribar á un puerto de la Península é islas Baleares á completar su cargamento con mercancías del país destinado al extranjero, siempre que aquél esté habilitado para la exportación y el buque mida 100 toneladas de arqueo cuando menos (4). Los buques que desde los puertos de la Península é islas Baleares se dirijan á la costa occidental de Africa en

(1) Art. 129 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 132 de id.
(3) Art. 139 de id.
(4) Art. 140 de id.

busca de mercancías que, como el aceite de palma y otras, exigen una cantidad de vasijería superior á la usada comunmente para aguada, deberán llevar, si no han de exponerse á ser detenidos por los cruceros, una certificación especial expedida por la Aduana de salida, en la que conste la circunstancia expresada y la seguridad de que los propietarios del buque han dado las fianzas suficientes á responder de que el objeto de la expedición es sólo traer géneros de lícito comercio (1). La expedición del citado documento será obligatoria para la Aduana aun cuando los interesados no la pidieren. El Capitán que quiera habilitar su buque para exportar mercancías al extranjero, presentará al Administrador de la Aduana una solicitud con el rol, en que expresará las circunstaneias de la nave (2). El Interventor comprobará la solicitud con el rol, y vista la conformidad, dispondrá abrir carpeta para anotar las facturas del cargamento que el Capitán vaya admitiendo; debiendo formarse una carpeta para cada punto de destino, sin perjuicio de hacer el resumen de todas ellas en la última. De

(1) Véase la disposición 6.ª del art. 10 del Tratado celebrado entre España é Inglaterra en 28 de Junio de 1835 para la abolición del tráfico de esclavos. Con el fin de abolir el comercio de esclavos se dictaron algunas Reales órdenes, entre ellas la de 19 de Diciembre de 1817, y se celebraron diversos tratados con naciones extranjeras, especialmente con Inglaterra, entre los cuales pueden citarse los de 14 de Julio de 1814, 9 de Junio y 20 de Noviembre de 1815, 23 de Septiembre de 1817 y el de 28 de Junio de 1835. (Bacardi, *Diccionario de Derecho marítimo de España*, artículo *Negros*). Pueden consultarse: Arrazola, *Enciclopedia española de Derecho y administración*, tomo IV, artículo *Asiento de Negros*, pág. 140-142. En 2 de Mayo de 1845 se dictó una ley señalando las penas en que incurren los que se emplean en ilícito tráfico de esclavos y en especial los Capitanes, Sobrecargos, pilotos y contramaestres de los buques apresados con negros bozales á bordo, procedentes del continente de Africa por los cruceros autorizados para ejercer el derecho de registro, Tribunales competentes, etc., etc., siguiendo á ésta otras muchas disposiciones que se hallarán en *Esclavitud* del *Diccionario Jurídico administrativo*, de Massa Sanguineti, tomo II, y del *Diccionario de la Administración española* de D. Marcelo Martínez Alcubilla, tomo IV, 3.ª edic., pág. 597. Para las diversas cuestiones á que en el orden internacional ha dado lugar el comercio de esclavos, puede consultarse: Fiore, *El Derecho internacional codificado y su sanción jurídica*, edición española, traducción de García Moreno, tomo I, págs. 6 y sigs., 251; arts. 372 á 375, 483 y sigs.; *Tratado de Derecho internacional público*, por el Marqués de Olivart, tomo I.—*Delitos internacionales. De la trata de negros*, pág. 314; P. Fiore, *Tratado de Derecho internacional público*, vertido al castellano por A. García Moreno, tomo I, pág. 300 y 399.

(2) Art. 142 de las Ordenas de Aduanas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

estas carpetas se tomará razón en un registro con numeración correlativa. Es obligatorio incluir en factura de exportación, que llevará el epígrafe de Ranchos ó Repuestos, las provisiones, carbones, repuestos navales y demás efectos que tomen en los puertos los buques que se despachen con destino al extranjero, exceptuándose los víveres frescos que se embarquen para el consumo diario de á bordo (1). La exportación de géneros se preparará por el interesado, presentando al Administrador de la Aduana una factura duplicada, que expresará: 1.º Nombre, tonelaje, bandera y Capitán del buque conductor. 2.º Puerto ó puertos á donde se dirige. 3.º Nombre del remitente ó remitentes. 4.º Número de bultos, su clase, marcas, numeración y peso bruto. 5.º Clase de las mercancías, según la nomenclatura del Arancel de exportación si se trata de mercancías que paguen derechos á la salida; y si no los satisfacen, según la nomenclatura del Arancel de importación, expresando siempre su cantidad y su valor (2).

Cuando un Capitán haya concluído la carga de su buque y desee hacerse á la mar, *lo manifestará* al Administrador de la Aduana en un solicito talonario. Este solicito pasará á los Negociados respectivos para que manifiesten si puede permitirse la salida del buque. En caso afirmativo, se cortarán las facturas correspondientes, quedando las principales en la Administración, y entregándose al Capitán las duplicadas. También se cortará el talón del solicito; se anotará en él la circunstancia de que por la Aduana está completamente despachado el buque, y se entregará al Capitán, á fin de que presentándolo éste á la Dirección de Sanidad y á la Autoridad del puerto, pueda habilitarse la salida; (3); cuando un vapor de escala fija haya de permanecer pocas horas en el puerto, se podrán preparar las operaciones de la exportación antes de la llegada para embarcar en el buque la carga, previamente dispuesta en gabarras, utilizando, si fuere necesario, las horas de la noche y los días festivos con autorización de las Autoridades locales y

(1) Art. 142 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 143 de íd.
(3) Art. 145 de íd.

del Administrador, quien adoptará las medidas oportunas para el mejor servicio (1).

130.—Conviene igualmente decir algo acerca el tránsito y trasbordo de mercancías. Por *tránsito* se entiende el paso de mercancías extranjeras, tocando los buques conductores en los puertos ó al través del territorio de España sin pagar los derechos de Arancel (2). Se permitirá el tránsito de mercancías sin entrar en territorio español, con las condiciones siguientes: 1.ª Que el Capitán consigne en el manifiesto los bultos que lleva de tránsito en la misma forma con que especifique los que lleve para el inmediato desembarco. 2.ª Que el punto á que vayan consignadas las mercancías no sea el mismo de donde salieron, ni alguno de aquellos en que haya tocado antes el buque. 3.ª Que las embarcaciones que conduzcan tejidos, frutos coloniales ó tabaco, midan al menos 100 toneladas de arqueo, debiendo llenarse además, respecto á los cargamentos de tabaco, las formalidades establecidas en el Apéndice número 9.º de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas (3). Si un buque extranjero se presenta con las escotillas cerradas y selladas y declara llevar el cargamento de tránsito, el Administrador de la Aduana podrá, en caso de sospecha de fraude, hacerlas abrir y fondear el buque á presencia del Cónsul ó Vicecónsul respectivos. De este acto se extenderá certificación si el Capitán la exige; volviendo á cerrar y sellarse las escotillas (4). Está permitido el tránsito de mercancías de lícito comercio al través del territorio español por todos los caminos que no sean de hierro, con arreglo á ciertas formalidades, debiendo el interesado depositar en efectivo el importe de los derechos y el de las penas que resulten del reconocimiento (5). En el viaje desde la Aduana de entrada á la de destino, las mercancías irán siempre acompañadas de la guía (6), y presentados los géneros en la Aduana de destino,

(1) Art. 146 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 152 de íd.
(3) Art. 153 de íd.
(4) Art. 154 de íd. Véase artículo *Fondeo* del *Diccionario de Derecho marítimo de España*, por Bacardi.
(5) Art. 156 de íd.
(6) Art. 157 de íd.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dentro del plazo señalado en la guía, se procederá á su despacho con sujeción á reglas especiales (1).

131.—El trasbordo de mercancías extranjeras ó coloniales, ó sea el traspaso de ellas de un buque á otro con destino al extranjero, América ú otro puerto español en el punto donde exista Aduana, es permitido con arreglo á las reglas siguientes: 1.ª El consignatario de la nave lo pedirá por escrito al Administrador dentro de las cuarenta y ocho horas posteriores á la en que fué admitida á libre plática. En la solicitud se expresará el buque conductor, las partidas del manifiesto en que consten las mercancías que hayan de ser trasbordadas y el buque que ha de recibirlas, que necesariamente ha de hallarse en el puerto. Los grandes buques de vapor de la navegación de altura en los puertos que tienen establecidas sus escalas, así como los buques de vapor de menor porte que les sirven de auxiliares para conducir á aquéllos la carga, podrán alijar en gabarrones los bultos que respectivamente hayan de entregarse, aun cuando el buque receptor no se halle en el puerto; pero si éste no se presentare en el plazo de las cuarenta y ocho horas indicadas, las mercancías deberán ser desembarcadas y conducidas al depósito, si lo hubiere, en el puerto, y en otro caso, ser colocadas en almacenes que proporcione el consignatario del buque conductor, y que serán sobrellavados por la Aduana. Mientras permanezcan las mercancías en las gabarras, se situarán éstas en un punto aislado y libres de todo contacto con las demás embarcaciones, bajo la vigilancia constante de la Administración. La solicitud de trasbordo deberá presentarse por duplicado y arreglada á modelo, tomando razón de ella en un libro especial con las casillas siguientes:

a) Número de orden á la cabeza de la petición.
b) Fecha de la petición.
c) Número del manifiesto.
d) Nombre del buque conductor.
e) Nombre del buque receptor.
f) Nombre del remitente.
g) Punto de destino.

(1) Art. 158 de las Ordenanzas de Aduanas.

h) Cantidad entregada como fianza en los casos en que deba ser exigida.
i) Fecha de la cancelación de la fianza.

2.ª El Administrador concederá el permiso, si procede, comisionando á un Vista que presencie el trasbordo y compruebe los bultos en compañía y con igual asistencia del Oficial-jefe del Resguardo. El número del permiso se anotará al margen de la partida correspondiente del manifiesto. 3.ª El cotejo de los bultos se hará reuniendo los papeles de á bordo y los conocimientos de cargo para ver si concuerdan con el manifiesto y con el solicito de trasbordo. 4.ª El acto material del trasbordo se hará, ó de bordo á bordo, poniéndose al costado los buques, ó valiéndose de embarcaciones menores, que irán siempre acompañadas de individuos del Resguardo. 5.ª Verificado el trasbordo, el Vista pondrá el V.º B.º; el Oficial del Resguardo el *cumplido*, y el Capitán del buque receptor el *recibí*; todo ello en el solicito que sirvió para la operación y que quedará en la Aduana, llevándose el capitán del segundo buque el otro ejemplar autorizado por el Administrador (1). Se permitirá el trasbordo en buques de cualquier porte y nacionalidad; pero si las mercancías se destinan á un puerto de la Península ó de las islas Baleares, el buque receptor habrá de ser también español (2). Cuando las mercancías trasbordadas se destinen á otro puerto español, el consignatario de la nave receptora que se convierte en remitente de aquéllas, prestará fianza á satisfacción del Administrador, el que las presentará al despacho y pagará los derechos correspondientes. La fianza se cancelará con el certificado de pago que remitirá directamente el Administrador de la Aduana de destino. En los casos de naufragio ó de considerarse perdido el buque por falta de noticias, debidamente justificados estos extremos, se cancelará la fianza prestada; pero la cancelación deberá acordarse por la Dirección general. El duplicado de la licencia al trasbordo se unirá á la declaración para el despacho en el puerto de su destino. Los Administradores de ambas Aduanas deberán comu-

(1) Art. 162 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 164 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

nicarse los avisos respectivos de la salida y recibo de las mercancías. Si el trasbordo fuera para buques que han de tocar en puertos españoles y seguir al extranjero con las mercancías trasbordadas, se anotará en el manifiesto general ó sobordo, con indicación de ir aquéllas de tránsito para el extranjero. Si el trasbordo se hiciera á buques españoles para adeudar en otra Aduana del Reino, se anotará también en el manifiesto general, con indicación del punto en que deben ser despachadas las mercancías. Recibidas que sean en la Aduana de destino, se anotarán las licencias de trasbordo en un registro especial con las casillas siguientes:

a) Número de orden de entrada.
b) Fecha de la presentación.
c) Número de orden que tenga la solicitud.
d) Aduana que la autorizó.
e) Número de partidas que comprende.
f) Nombre del buque conductor.
g) Número ó números de la declaración ó declaraciones presentadas.
h) Fecha en que se avisa el recibo de las mercancías.
i) Fecha en que se remite el certificado del pago de los derechos (1).

132.—Es conveniente que los navieros, consignatarios de buques y cuantos intervienen en el comercio marítimo, conozcan las formalidades bajo las cuales son admisibles á depósito las mercancías extranjeras y coloniales que no hayan pagado el derecho de importación. No son admisibles las españolas; las extranjeras y coloniales que hayan pagado los derechos de importación; las libres de derechos (2), excepto los azúcares de las provincias españolas de Ultramar, que podrán admitirse en los depósitos; las sujetas á derechos de balanza; el tabaco de cualquiera clase; los efectos de prohibido comercio, según la ley de Aranceles; las pólvoras y las mezclas y compuestos explosi-

(1) Art. 165 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Artículos libres de derechos que disfrutan franquicias, véanse las disposiciones primera y siguientes del Arancel general de Aduanas para la Península é islas Baleares, aprobado por Real decreto de 31 de Diciembre de 1891.

vos análogos á ellos (1). La entrada de mercancías en el depósito, se verificará con sujeción á las reglas siguientes: 1.ª El buque conductor de las mercancías ha de medir, al menos, 40 toneladas de arqueo. 2.ª El interesado, que ha de reunir todas las circunstancias exigibles á los consignatarios, presentará dentro de las cuarenta y ocho horas después de admitida la consignación dos declaraciones detalladas con arreglo á modelo. 3.ª El alijo y la conducción al depósito, se verificará en la forma establecida para los despachos de géneros destinados al consumo. 4.ª El reconocimiento, aforo y pago del primer semestre del derecho del depósito, se realizarán inmediatamente después del alijo. 5.ª El guardaalmacén recibirá los géneros firmando el recibí en la declaración principal y en la duplicada después de tomada razón en un libro. Esta última se dará como resguardo al interesado, y la principal quedará en la Administración. 6.ª Las declaraciones llevarán numeración especial, correlativa por años naturales, y se copiarán en un libro llamado *Registro del Depósito*. 7.ª Las cantidades de mercancías que consten en la declaración haber entrado en el depósito, servirán de base para la exacción de los derechos, así de Arancel como de depósito, sin descuento alguno por las mermas y averías que pudieran sufrir durante su permanencia en él. Sólo en el caso de extraerse de una vez la totalidad de los géneros de la misma clase comprendidos en una declaración, podrá la Administración, apreciando las circunstancias especiales, dispensar el pago de derechos por las mermas que resulten ser naturales. Al efecto, se instruirá expediente que resolverá la Dirección general. 8.ª La entrada y salida de mercancías en el depósito, así como los derechos que devenguen, se anotarán en un libro (2). Si antes de verificarse el aforo conviniere al interesado hacer entrada del todo ó parte de las mercancías para el consumo, se suspenderán las diligencias en el estado en que se encuentren, poniéndose la anotación oportuna en la declaración y procediéndose á presentar otra en la forma y por los trámites establecidos en el art. 65 de las Ordenanzas para el todo

(1) Art. 166 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 167 de íd.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ó parte del contenido de la primera, que se destina al consumo y que deberán ser bultos completos (1). Las mercancías podrán permanecer en el depósito durante cuatro años, contados desde el día de la fecha de su entrada en él (2). El derecho del depósito es el de 1 por 100 en el primer semestre, y medio por 100 en cada semestre sucesivo, exigible sobre el valor oficial del género depositado y que se considera serlo el de las últimas tablas publicadas (3). Este derecho se abonará al principio de cada semetre, quedando á beneficio de la Hacienda las diferencias cuando las mercancías no permanezcan en el depósito semestres completos (4). Los consignatarios ó los empleados podrán ponerles señales ó etiquetas para su gobierno. El guarda-almacén es responsable de todo deterioro que los géneros sufran por su mala colocación ó falta de custodia, pero no de las mermas, desperfectos y averías que procedan de cualquiera otra causa. La Administración no responde de las pérdidas que puedan ocurrir por casos fortuitos ó de fuerza mayor (5). Las mercancías colocadas en depósitos pueden sacarse de él para reexportarlas al extranjero, para trasladarlas al depósito de otra Aduana, para presentarlas al consumo en la misma localidad ó para trasladarlas por cabotaje á otra Aduana y presentarlas allí con destino al consumo (6). Si las mercancías se sacan del depósito para la reexportación al extranjero, el buque que haya

(1) Art. 168 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 168 de id.
(3) Art. 170 de las Ordenanzas de la renta de Aduanas.
(4) Suprimida la *Junta consultiva de Aranceles y Valoraciones*, establecida por Real decreto de 19 de Diciembre de 1876, se creó en su lugar una *Junta de Aranceles y Valoraciones*, cuyas atribuciones son: 1.ª, fijar en el primer semestre de cada año los valores oficiales que hayan tenido las mercancías en el año inmediatamente anterior, tanto á la importación como á la exportación, y en cuarto lugar, publicar las tablas de valores y las Memorias comerciales redactadas por los Cónsules, ajustándose, para la fijación de los valores oficiales de las mercancías, á lo establecido en la base 7.ª del Apéndice letra *C* de la ley de Presupuestos de ingresos de 1.º de Julio de 1869, conforme á las reglas 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª que se indican en el art. 3.º del Real decreto de 30 de Junio de 1882, inserto en la *Gaceta de Madrid* de 1.º de Julio de dicho año.
(5) Véanse los artículos 7.º, 8.º, 9.º, 10 y 171 de las Ordenanzas. Arts. 23, 27 y siguientes del Apéndice núm. 4.º de las mismas. Arts. 1.º al 6.º del capítulo 2.º del Apéndice núm. 26 de las mismas. Véanse además los arts. 172 y siguientes de las Ordenanzas citadas.
(6) Art. 175 de id.

de recibirlas deberá medir por lo menos cuarenta toneladas de arqueo y tener abierta carpeta de exportación (1).

Las formalidades de Aduanas serán las que siguen: 1.ª El interesado presentará al Administrador factura duplicada de las mercancías que desea extraer del depósito, acompañando la declaración duplicada de la entrada de las mismas, que ha de conservar en su poder. Estas facturas llevarán numeración especial, y serán anotadas en un registro. 2.ª El Administrador dispondrá que se una á aquellos documentos la declaración principal, y que sean llevadas las mercancías al almacén de reconocimiento, designando el Vista y Auxiliar que hayan de practicarlo. 3.ª El reconocimiento se practicará en la forma ordinaria á presencia del consignatario, firmándose en ambas facturas el resultado, y cotejándose todo con los documentos de ingreso en el depósito. 4.ª El Administrador decretara en la factura principal el embarque, y entregándola al Jefe del Resguardo, conservará la factura duplicada firmada por éste. 5.ª El resguardo acompañará las mercancías á bordo, pondrá el *cumplido*, que firmará su Jefe en la factura principal, y con el *recibí* del Capitán del buque, lo devolverá al Administrador para que se hagan las anotaciones necesarias y después se archive. La factura duplicada se entregará al interesado y servirá de guía al género (2). Los extractores de mercancías de los depósitos prestarán una obligación garantida á satisfacción de los Administradores, de pagar los derechos de Arancel y los recargos y arbitrios que pesen sobre las mercancías que desde los depósitos se exporten para el extranjero, si en un plazo prudencial,

(1) Con arreglo al art. 348 de dichas Ordenanzas, todos los pesos y medidas que expresen los interesados en los documentos de Aduanas, incluso los manifiestos ó sobordos de los Capitanes, han de estar arreglados al sistema métrico decimal, con excepción de la *tonelada de arqueo* que es la señalaha en el Reglamento de 2 de Diciembre de 1874, y no se olvide que servirá provisionalmente de base para el aforo de los buques que se introduzcan del extranjero, el ejemplar del certificado de arqueo que, con arreglo al art. 28 del Reglamento le 2 de Diciembre de 1874 y Real orden de 12 de Enero de 1876, ha de entregarse al Administrador de la Aduana con el V.º B.º del respectivo Comandante de Marina. Véanse las notas finales del Real decreto de 31 de Diciembre 1891, aprobando el Arancel de Aduanas para la Península é islas adyacentes.
(2) Art. 176 de las Ordenanzas de Aduanas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

que en cada caso señalará la Administración, no se presenta un certificado de la Aduana extranjera, visado por el Cónsul de España, que justifique haber llegado las mercaderías que salieron del depósito. Sólo en caso de naufragio ó de considerarse perdido el buque por falta de noticias, justificados debidamente estos extremos, podrá la Dirección general de Aduanas relevar de responsabilidad á los extractores después de examinados los documentos que presenten (1). Toda persona ó Sociedad debidamente matriculada, para hacer operaciones de embarque con destino al extranjero ó á las provincias españolas de Ultramar, puede embarcar mercancías procedentes de los depósitos para el avituallamiento de los buques que hagan viajes á los puertos de dichos países ó para desembarcarlos en los mismos, si no se consumieron durante el viaje (2); cuando se trate de mercancías destinadas al avituallamiento de los buques, acompañará á la declaración de salida del depósito una manifestación suscrita por el armador ó consignatario de la nave, haciendo constar que se destinan al objeto expresado. El Administrador, en vista de lo expuesto por el interesado y teniendo en cuenta la duración probable del viaje, el número de tripulantes y de pasajeros, autorizará, bajo su responsabilidad, el embarque sin exigir la obligación prescrita en el art. 177 de dichas Ordenanzas (3). El Administrador de la Aduana está facultado para fondear los buques y asegurarse de la existencia á bordo de los géneros extraídos del depósito hasta el momento de su salida del puerto, conservando, en el entretanto, los vigilantes que crea necesarios (4). Si las mercancías se extraen del depósito de una Aduana para trasladarlas al de otra, se procederá en todo como en el caso anterior, prestando el interesado fianza de presentarlas en la Aduana de destino. El embarque podrá hacerse en buques de cualquier tonelaje. En el día de la salida del buque dará el oportuno aviso por el correo el Administrador de la primera Aduana al de la segunda. Si prudencialmente se calcula que el buque puede llegar antes que el correo, se hará uso del telégrafo. La entrada de las mercancías en el segundo depósito, se hará con las mismas formalidades prescritas para la entrada en el primero. Concluída la operación, el Administrador de la Aduana de destino remitirá al de la de origen la correspondiente *tornaguía* para que pueda cancelarse la fianza prestada. Si dicha *tornaguía* no se recibiese en el plazo de *cuarenta días*, se pedirá de oficio; y si de la contestación resulta no haber llegado el buque, sin existir causa que justifique el retraso, se formalizará el ingreso de los derechos (1). Si el interesado extrajere del depósito las mercancías para transportarlas por cabotaje á otra Aduana, y presentarlas á consumo, se observará para la extracción las mismas formalidades y reglas prescritas anteriormente. En la Aduana de destino se despacharán en la forma ordinaria, remitiendo la correspondiente tornaguía á la de entrada para la cancelación de la fianza. La factura con que se extraigan géneros de los depósitos habrá de referirse al contenido de una sola declaración (2). Si el interesado extrajere del depósito las mercancías para presentarlas al consumo, se practicará lo prescrito en las Ordenanzas de Aduanas para el despacho de géneros extranjeros ó coloniales de primera entrada. Las declaraciones de géneros procedentes de un depósito se aforarán siempre por el resultado del reconocimiento, anotándose en las tornaguías (3).

(1) Art. 177 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 178 de id.
(3) Art. 179 de id.
(4) Art. 180 de id.

(1) Art. 181 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 182 de id.
(3) Arts. 181 y 183 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO VIII

Del comercio de cabotaje.—Diversos aspectos del comercio de cabotaje con relación al régimen de las Aduanas.

133.—Comercio de cabotaje con relación al régimen de las Aduanas, es el que se hace directamente por mar, entre puertos de la Península ó de las Islas Baleares. El comercio con los puertos francos (1) de las islas Canarias se considerará como cabotaje de entrada cuando se trate de las mercancías que en el Arancel de Aduanas se determinan en el concepto de productos de aquellas islas (2). Todas las demás mercancías debe-

(1) Llámase *Puerto franco* aquel en que entran y salen las naves de cualquier nación, sin pagar derechos ni los buques ni los cargamentos. El puerto franco viene á extranacionalizar, si así puede decirse, cierta parte de territorio, de modo que los derechos que deben exigirse á los efectos destinados al consumo interior, no se adeudan más que al traspasar el territorio señalado. «Al puerto franco, dice Bacardi, *Diccionario del Derecho marítimo de España*, página 721, pueden acudir las naves de todas las naciones, sin que tengan que hacer manifiesto de la carga, sufrir registro ni exacciones; ni las mercancías tributos, tasas ó restricciones de cualquiera especie sobre su compra y venta. Un lugar de esta clase es una factoria universal, en donde se admiten indistintamente los productos de todos los países del mundo; sin embargo de lo cual, la dificultad de contener el contrabando supera mucho estas ventajas, pues donde rige un sistema prohibitivo, un puerto privilegiado unido á su continente que pudiese introducir en los que no lo son géneros prohibidos ó recargados, fuera perjudicial al sistema de administración adoptado; y si las circunstancias del puerto privilegiado fuesen tales que, progresando su comercio y su industria, llamase á sí los capitales de otras provincias, desnivelando la circulación y perjudicándolas, el mal fuera mucho mayor.»

Acerca del régimen de los puertos francos de Canarias, Ceuta, Alhucemas, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera é islas Chafarinas, véase el Apéndice núm. 17 de las Ordenanzas de Aduanas.

(2) Según la disposición 9.ª del Arancel general de Aduanas para la Península é islas Baleares, aprobado por Real decreto de 31 de Diciembre de 1891, los únicos puertos de estas islas que pueden hacer el comercio con los de la Península é islas Baleares, son los de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad del Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arerife de Lanzarote, Puerto de Cabras, San Sebastián y Valverde, se admitirán libres de derechos los siguientes productos de dichas islas: aceite de Tártago, almendras, altramuces, alubias, barrillas, castañas, cebada, cebollas, centeno, cochinilla, dulces, esterillas para sombreros y sus compuestos, frutas, garbanzos, semillas, maíz orchilla, patatas, piedras de filtro, pescado, losetas, seda en capullo, en rama y elaborada, trigo y vino. Los géneros, frutos y efectos que se introduzcan en las islas Canarias procedentes de la Península é islas Baleares, perderán su nacionalidad, y serán considerados como extranjeros si fueren devueltos á la misma por invendibles ú otras causas. Las mercancías y productos procedentes de las provincias españolas de Ultramar que toquen en Canarias, conservarán su nacionalidad á la introducción en la Península é islas Baleares, considerándose los referidos puertos como depósitos, pero debiendo venir incluídas en la documentación que determinan las Ordenanzas de Aduanas.

(1) Véase la disposición 10 del Arancel de Aduanas, aprobado por Real decreto de 31 de Diciembre de 1891.

(2) Véase disposición 9.ª del Arancel de Aduanas, aprobado por Real decreto de 31 de Diciembre de 1891, y Apéndice núm. 17 de las Ordenanzas de Aduanas.

(3) Art. 185 de las Ordenanzas de Aduanas.

(4) Véase acerca del cabotaje la Real orden de 12 de Septiembre de 1887, publicada en 27 del mismo mes.

rán documentarse como procedentes del extranjero. El comercio con las islas de Fernando Póo (1) y sus dependencias, Annobón, Corisco, Elobey y Cabo San Juan, se considerará asi mismo como de cabotaje cuando se trate de mercancías producto de dichas posesiones, y como de importación del extranjero cuando sean cualesquiera otras mercancías. La misma distinción se hará respecto del comercio con los Puertos francos de Ceuta, Melilla, Alhucemas, islas Chafarinas y Peñón de Vélez de la Gomera (2). En cuanto al comercio que desde la Península é islas Baleares se haga con destino á los puntos citados anteriormente, se considerará siempre y se documentará como de cabotaje, observándose las prescripciones del art. 191, si se trata de mercancías españolas que pagan derechos de exportación. En el comercio con los puertos francos de las islas Canarias se observarán las disposiciones de los artículos 185 y 186 de las Ordenanzas de Aduanas (3).

134.—El comercio de cabotaje sólo puede hacerse en buques españoles (4). Podrán sin embargo conducirse en bandera

extranjera de un puerto á otro de la Península é islas Baleares, los equipajes de viajeros, los minerales, las cales hidráulicas, las maderas de construcción, los abonos naturales y artificiales y el carbón de piedra nacional. Las Aduanas deberán facilitar á los Capitanes de buques extranjeros que en lastre ó con los efectos mencionados anteriormente se dirijan á otro puerto español, certificaciones de las cantidades que en concepto de provisiones hubiesen declarado al tiempo de la entrada y de las existentes el día de la salida, á fin de que por la Aduana del puerto á que se dirijan pueda hacerse aplicación de lo dispuesto en el párrafo 3.º del art. 56 de las Ordenanzas de Aduanas (1). El buque que despachado de cabotaje toque en puerto extranjero, será considerado como de procedencia extranjera y lo mismo su cargamento, á menos que la arribada al puerto mencionado haya sido forzosa y que el Capitán lo justifique así ante el Cónsul español, si allí lo hubiere, ó ante la Autoridad local en otro caso. De esta prescripción se exceptúan los buques españoles que conduzcan mercancías del Reino de un puerto á otro de la Península y toquen en Lisboa ú Oporto para dejar ó tomar carga; entendiéndose, por tanto, que dichas mercancías no perderán su nacionalidad y serán tratadas como del país en el puerto español donde se desembarquen (2). El Capitán que desee tomar á bordo de un buque mercancías para transportarlas por cabotaje, pedirá habilitación al efecto por medio de una solicitud que servirá de carpeta al expediente respectivo; debiendo formarse tantas carpetas cuantos sean los puertos para que tome carga, sin perjuicio de hacer el resumen de todas en la última (3).

El despacho de salida por cabotaje de mercancías españolas, no sujetas al pago de derechos de exportación, se hará con sujeción á las reglas siguientes: 1.ª El cargador presentará *facturas duplicadas*, expresando el buque en que va á hacer el embarque, el número, clase, marcas y peso bruto de los bultos; la clase y cantidad de las mercancías, los nombres de los remitentes y el

(1) Art. 186 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 187 de id.
(3) Art. 188 de id.

puerto de destino con los nombres de los consignatarios, si fueren personas determinadas, ó la expresión de expedirse por conocimientos á la orden en su caso. Podrán incluirse en una misma factura mercancías extranjeras coloniales y del país; pero declarándolas con completa separación así en clase y peso como en valores. 2.ª El Capitán del buque presentará certificación expedida por la Autoridad del puerto, de ser cierto que la embarcación está surta en él. 3.ª El Administrador dispondrá que las facturas se anoten en su carpeta, numerando éstas correlativamente por años y aquéllas en la misma forma por carpetas; decretará el reconocimiento de las mercancías designando el Vista que haya de verificarlo, y autorizará el embarque para el caso de conformidad. 4.ª El reconocimiento será ordinariamente de lo exterior de los bultos, abriendo algunos de ellos y confrontando el peso bruto. Se hará, sin embargo, escrupulosamente si se sospecha fraude ó se trata de las mercancías comprendidas en el Apéndice núm. 18 de las Ordenanzas. 5.ª El Resguardo, al cual se entregarán las facturas, permitirá y después vigilará cuidadosamente el embarque, poniendo en aquéllas el cumplido. Si las mercancías son de las comprendidas en el Apéndice núm. 18, pondrá además su conformidad el Jefe del Resguardo del muelle; en la inteligencia de que él será el principal responsable en el caso de no embarcarse. 6.ª Devueltas las facturas á la Administración, se incluirán en su carpeta y se tomará razón de ésta en un libro especial, dandose aviso al Administrador de la Aduana de destino. 7.ª Todas las facturas llevarán el sello de la Aduana puesto á presencia del Oficial del Negociado, antes de entregarlas á los Capitanes de los buques. La falta de este requisito en cualquiera de ellas, será bastante para que el Administrador de la Aduana á que se dirijan las mercancías reclame de la de origen la principal correspondiente, á fin de confrontarlas entre sí y asegurarse de que coinciden en su corte, cuya circunstancia se hará constar por el Administrador, devolviendo después la factura principal á la Aduana de que proceda. 8.ª Cuando las facturas comprendan aceites, vejetales ó minerales, aguardientes, bacalao, frutos coloniales ó tejidos, se hará constar separadamente el peso bruto de las expresadas mercancías en la casilla corres-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

pondiente del aviso de que trata la regla 6.ª de que se ha hecho mención. Las provisiones, repuestos navales, carbones y demás efectos que se embarquen ó se tomen en los puertos, exceptuando los víveres frescos que se destinen al consumo diario de á bordo, se documentarán en sus correspondientes facturas de cabotaje con el epígrafe de *Rancho* ó *Repuestos* (1). Cuando un Capitán haya concluído la carga de su buque y desee hacerse á la mar, se habilitará de salida en la forma que establece el artículo 145 de las Ordenanzas, con la sola diferencia de que en los duplicados de las facturas que se le entregan pondrá el Administrador este decreto: *Sirva de guía hasta el punto de su destino* (2).

Si las mercancías son españolas de las que pagan derechos de exportación, se observarán, para su expedición por cabotaje, todas las reglas establecidas en el art. 189, y además prestará el remitente fianza bastante á responder del importe de los derechos para el caso de no acreditar después su llegada á otro puerto español (3). Si las mercancías son tejidos españoles ó extranjeros nacionalizados para el pago de derechos, se hará cuidadosamente el reconocimiento para asegurarse de que los primeros llevan las marcas de fábrica, y los segundos conservan el marchamo que justifique su legítima importación. Todos los demás géneros extranjeros nacionalizados se sujetarán á las formalidades que se establecen para los españoles (4). Cuando en el embarque de mercancías por cabotaje se deduzca por los *solicitos* ó *facturas* que el Capitán va á vender por su cuenta ó en *comisión* los géneros embarcados, le hará presente el Administrador la obligación en que está de proveerse de la correspondiente patente que acredite el pago de la contribución industrial, y si, no obstante, antes de salir del puerto no hubiese el Capitán exhibido dicha *patente*, se dará parte al Administrador de Contribuciones y Rentas de la provincia á que corresponda la Aduana de destino para que proceda á acordar la exacción de la cuota ó á la instrucción del expediente de defrauda-

(1) Art. 189 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 190 de id.
(3) Art. 191 de id.
(4) Art. 192 de id.

ción (1). Los Administradores de Aduanas, siempre que lo consideren necesario, pueden requerir al Capitán que exhiba sus papeles y visitar á toda hora los buques, por sí ó por medio de delegado suyo, cuando conste de los documentos el embarque de las mercancías á que se refieran, á fin de asegurarse de si realmente existen ó no á bordo, é impondrán, si así procede, á los cargadores, ó en su defecto á los Capitanes, las penas marcadas en el caso 8.º, art. 261 de las Ordenanzas de Aduanas. Las visitas que se acuerden se harán constar precisamente en las carpetas, como también el resultado de ellas, cuya diligencia firmará el funcionario que haya sido designado para ello (2).

135.—El despacho de mercancías que llegan á un puerto por cabotaje, se hará con sujeción á las reglas siguientes: 1.ª El Capitán, apenas haya fondeado el buque, presentará en la Aduana las *facturas guías* de toda la carga que por aquel concepto transporte, y no se admitirá nunca en ellas rectificación de ninguna especie. 2.ª En el acto mismo se examinará el *Diario de navegación* para asegurarse de que no ha tocado durante su viaje en ningún puerto extranjero después de haber tomado mercancías del país. Esta circunstancia, de la que quedan exceptuados los buques que toquen en Lisboa y Oporto, conforme al art. 187, se hará constar precisamente por el Interventor de la Aduana ó por el funcionario en quien delegue dicho servicio en la carpeta que luego se mencionará, sin perjuicio del examen de los demás documentos y de la *patente de sanidad* cuando la Administración lo considere conveniente. 3.ª En la Administración se abrirá una carpeta en que se anotarán las facturas de la carga que viene para aquel puerto, conservándose las otras para devolverlas al Capitán al tiempo de su salida. 4.ª Los Administradores podrán reclamar además de la Aduana de origen las facturas principales para su comprobación con

(1) Art. 193 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 194 de id.

Para el estudio de todo lo relativo á los *Puertos francos* véanse los artículos *Porto franco*, *Docks*, *Dogane*, *Magazzinaggio*, *Warcants* y *Porto* del *Dizionario, universale di Economía política è Commercio*, del Profesore Gerolamo Boccardo. terza edizione, vol 2.º; Milano, 1882.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

las duplicadas, siempre que lo crean oportuno. 5.ª El Administrador decretará en las facturas el alijo y reconocimiento, designando el Vista que haya de practicarlo. 6.ª El despacho se concluirá como en el comercio de importación, salva la diferencia de no haber pago de derechos y haciendo las facturas las veces de las declaraciones. 7.ª Cuidarán los Administradores de que los buques conducidos por cabotaje que entren en los almacenes sean despachados y retirados en el mismo día de la entrada; pero si, á pesar de ello, permaneciesen en almacenes más de tres días por culpa de los interesados, se les exigirá el derecho de almacenaje, según el art. 103; entendiéndose que si el hallarse los bultos almacenados perjudica á la buena colocación de los procedentes del extranjero, serán trasladados aquéllos á un almacen particular, cargándose á los interesados los gastos del local y demás que se originen. 8.ª Terminado el despacho se remitirán en la carpeta las facturas pertenecientes al buque, y se tomará razón en un libro especial, dándose aviso al Administrador de la Aduana de origen (1). Los géneros que se conduzcan por cabotaje podrán desembarcarse en puerto habilitado distinto del de su destino, siempre que se trate de bultos completos ó de cargamentos á granel. En este caso el Capitán ó consignatario pedirá por medio de un *solicito* licencia para descargar la parte que le convenga. Dicho documento servirá de base para el despacho, que se hará en la forma ordinaria, rebajándose de la factura de su referencia los géneros descargados, y haciéndose constar en la misma el pago del derecho de descarga. El Administrador dará aviso del despacho á los de las Aduanas de origen y de destino en el mismo día que se habilite el alijo de mercancías destinadas á otros puertos (2).

Un buque nacional que llegue á puerto español cou mercancías del extranjero, puede, aun cuando no las descargue en todo ni en parte, tomar más carga para transportarla por cabotaje, siempre que en el puerto haya Aduana facultada para autorizarlo. En este caso, y sin perjuicio de presentar el Capitán el correspondiente manifiesto, sujetándose á lo prescrito para el comercio de importación, se observarán para la parte de cabotaje las reglas siguientes: 1.ª Se hará un detenido reconocimiento de las mercancías que hayan de embarcarse, si son de las comprendidas en el Apéndice núm. 18 de las Ordenanzas. 2.ª Se situarán á bordo del buque individuos del Resguardo, con especialísimo encargo de vigilar cuidadosamente las operaciones. 3.ª También se tendrá muy particular cuidado con los bultos al embarcarlos. Los vigilantes de á bordo pondrán el *recibí* en las facturas, y el Jefe del Resguardo del muelle estampará el *cumplido*, bajo su más estrecha responsabilidad, devolviéndolas á la Administración (1). El Capitán de cualquier buque en lastre procedente de un puerto del Reino, participará su llegada á la Administración de la Aduana apenas haya dado fondo, pudiendo el Administrador de la misma, y con su autorización los Jefes del Resguardo, visitar á toda hora los buques que hacen el comercio de cabotaje, requerir al Capitán que exhiba sus papeles y enterarse de la conformidad de éstos con el cargamento (2). La llegada de buques de cabotaje se publicará en los términos prescritos para la de los que procedan del extranjero (3). Es permitido el trasbordo de géneros conducidos por cabotaje, distinguiéndose en él los casos siguientes: 1.º Si se trata de géneros españoles que se conduzcan de uno á otro puerto, el trasbordo podrá hacerse solamente á buques españoles; pero sin limitación alguna en cuanto al tonelaje, con sujeción á estas reglas: *a)* El Capitán ó consignatario del buque que quiera trasbordar lo solicitará por escrito del Administrador de la Aduana, expresando, además de las circunstancias de su buque, el nombre, bandera, matrícula, tonelaje y punto de destino del que haya de recibirlos; número de bultos, sus clases, marcas, numeración y peso bruto, clase, calidad y cantidad de las mercancías, según factura ó facturas, sus números y Aduana y carpetas á que corresponden. *b)* El Administrador concederá el permiso, si procede, y se practicará la operación conforme á

(1) Art. 195 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 196 de id.

(1) Art. 197 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 198 de id.
(3) Art. 200 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

las formalidades prevenidas en la Sección 2.ª del capítulo 5.º, tít. 3.º de estas Ordenanzas. *c)* Terminada la operación, se hará constar así en la solicitud, del mismo modo que el *recibí* de los bultos por el Capitán del buque receptor. La solicitud quedará unida á la carpeta de las facturas que debe abrirse en la Aduana, entregando éstas al Capitán del buque receptor con la correspondiente nota, en la que se haga constar la operación y la circunstancia de quedar satisfecho el impuesto de descarga en la misma Aduana. 2.º Si se trata de *géneros españoles que se traen por cabotaje y se desea llevarlos al extranjero*, se cumplirán los requisitos establecidos para la exportación, cambiándose las facturas de cabotaje por facturas de exportación, y cumpliéndose lo establecido en general para los trasbordos. En tal caso, el buque receptor podrá ser de cualquier bandera. Si los géneros estuvieren sujetos á derechos de exportación, la Aduana en que se verifique avisará á aquella de donde salió la expedición de cabotaje que los haga efectivos por medio de la fianza que debió exigir, según dispone el artículo 191 de las Ordenanzas. 3.º El trasbordo de *géneros extranjeros* transportados por cabotaje, aunque se hayan nacionalizado por el pago de derechos, deberá hacerse con las restricciones establecidas para los no nacionalizados en la Sección 2.ª del capítulo 5.º, tít. 3.º ya citado (1).

Se permite el tráfico de géneros, frutas y efectos del país, excepto tejidos, entre las Aduanas y poblaciones enclavadas dentro de la misma bahía, aun cuando dichas poblaciones no tengan determinada una habilitación expresa en el Apéndice núm. 1 de las Ordenanzas. Esta operación se hará por medio de documentos talonarios y timbrados, con arreglo á modelo, que serán facilitados por los Administradores de Aduanas á petición verbal de los patronos de las embarcaciones menores que consten matriculadas cuando se trate de expediciones de las mismas Aduanas á las poblaciones enclavadas en las bahías respectivas, ó por los Administradores de rentas, y en su defecto por los Alcaldes de las referidas poblaciones, cuando versen sobre expediciones para las Aduanas de

(1) Art. 201 de las Ordenanzas de Aduanas.

que dependen. En ningún caso serán válidos sino constan en ellos el reconocimiento y cumplido de embarque de los géneros que comprendan, debiendo verificarse el primero por el Vista ó por el Jefe del Resguardo, según tenga ó no lugar la operación en punto en que exista Administración de Aduanas ó de Rentas, y en la misma forma se procticará el reconocimiento de entrada, conservándose después los documentos en la dependencia respectiva. Los documentos referidos servirán también para las operaciones de carga y descarga; para el tráfico de Aduana á Aduana dentro de las rías, cuando tenga lugar en embarcaciones menores, y para los trasbordos de géneros, frutos y efectos españoles conducidos por cabotaje á Aduanas situadas en las rías, cuando por la naturaleza de éstas sea necesario practicar dicha operación en dos ó más embarcaciones menores, haciendo constar así en los documentos referidos, como en las facturas, que queda satisfecho el impuesto de descarga en el punto en que haya tenido lugar el trasbordo (1). Se exceptúan de los requisitos establecidos la cal, carbones, carnes y pescados frescos, animales vivos, hortalizas y frutas verdes, huevos, leña, maderas, minerales de hierro y cobre, pan, piedras y los ladrillos y tejas de barro, cuyos efectos podrán circular sin documento alguno dentro de las respectivas bahías, como igualmente las cortas cantidades de géneros, así españoles como extranjeros, que prudencialmente puedan graduarse para el uso de una familia (2). Sin embargo de que los comisionistas que viajan por mar con muestras de géneros españoles ó extranjeros deben cumplir con las formalidades establecidas para el comercio de cabotaje, podrán solicitar y obtener en la primera Aduana en que se presenten una certificación expresiva de todas las muestras que conduzcan, la cual les servirá por el término *de un año* de documento de referencia á las facturas de cabotaje que han de presentar en la misma Aduana y en las demás por donde hagan expediciones, admitiéndoseles dichas facturas con la sola expresión de *géneros españoles ó extranjeros, según certificado adjunto*, que deberán

(1) Art. 202 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 202 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

recoger después de expresar en el mismo el resultado del despacho de entrada (1). Los Administradores de las Aduanas podrán autorizar que se realicen de noche las operaciones de cabotaje, tratándose de buques que no hagan á la vez el comercio del extranjero (2). Cuando un vapor haya de permanecer pocas horas en el puerto, siendo de escala fija, se procederá en la forma establecida en el art. 146 de las mencionadas Ordenanzas de la renta de Aduanas (3).

(1) Art. 204 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 205 de id.
(3) Art. 206 de id.

CAPÍTULO IX

Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.—Carácter y naturaleza de este contrato. — Legislación anterior al vigente Código de Comercio.

136.—El contrato de que vamos á ocuparnos es conocido con el nombre de contrato á la gruesa, préstamo á riesgo marítimo, ventura de mar, riesgo de nave y préstamo á la gruesa ventura. Se ha definido un contrato real unilateral, aleatorio, en virtud del cual una persona presta á otra cierta cantidad de dinero ó efectos sobre cosas expuestas á riesgos marítimos, cuya cantidad le ha de ser devuelta con la ganancia estipulada si se salva, y pérdida si éstas se pierden; de cuya definición se infiere: 1.º Que mientras no se verifique la entrega de la cantidad convenida, no existe este contrato, porque el préstamo á la gruesa, como todos los reales, se perfecciona con la entrega de lo pactado. No es esto decir, se apresuran á indicar distinguidos jurisconsultos (1), que el convenio de entregar la cantidad no produce delegación; la produce sin duda, pero de otro género que en la estipulación de derecho común, en virtud de la cual el comitente podrá ser compelido á la entrega de lo que ofreció; pero antes de que ésta se verifique, no existe el préstamo á la gruesa, que es un contrato real, y, por lo tanto, no nacen las acciones que de él se derivan. 2.º Que aunque el contrato es ventajoso á ambas partes, á la una por la ganancia que espera, á la otra por la suma que recibe y con la cual se habilita, sólo produce obligación contra una de las partes, que

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, pág. 332, edic. de 1878.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

recoger después de expresar en el mismo el resultado del despacho de entrada (1). Los Administradores de las Aduanas podrán autorizar que se realicen de noche las operaciones de cabotaje, tratándose de buques que no hagan á la vez el comercio del extranjero (2). Cuando un vapor haya de permanecer pocas horas en el puerto, siendo de escala fija, se procederá en la forma establecida en el art. 146 de las mencionadas Ordenanzas de la renta de Aduanas (3).

(1) Art. 204 de las Ordenanzas de Aduanas.
(2) Art. 205 de id.
(3) Art. 206 de id.

CAPÍTULO IX

Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.—Carácter y naturaleza de este contrato. — Legislación anterior al vigente Código de Comercio.

136.—El contrato de que vamos á ocuparnos es conocido con el nombre de contrato á la gruesa, préstamo á riesgo marítimo, ventura de mar, riesgo de nave y préstamo á la gruesa ventura. Se ha definido un contrato real unilateral, aleatorio, en virtud del cual una persona presta á otra cierta cantidad de dinero ó efectos sobre cosas expuestas á riesgos marítimos, cuya cantidad le ha de ser devuelta con la ganancia estipulada si se salva, y pérdida si éstas se pierden; de cuya definición se infiere: 1.º Que mientras no se verifique la entrega de la cantidad convenida, no existe este contrato, porque el préstamo á la gruesa, como todos los reales, se perfecciona con la entrega de lo pactado. No es esto decir, se apresuran á indicar distinguidos jurisconsultos (1), que el convenio de entregar la cantidad no produce delegación; la produce sin duda, pero de otro género que en la estipulación de derecho común, en virtud de la cual el comitente podrá ser compelido á la entrega de lo que ofreció; pero antes de que ésta se verifique, no existe el préstamo á la gruesa, que es un contrato real, y, por lo tanto, no nacen las acciones que de él se derivan. 2.º Que aunque el contrato es ventajoso á ambas partes, á la una por la ganancia que espera, á la otra por la suma que recibe y con la cual se habilita, sólo produce obligación contra una de las partes, que

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, pág. 332, edic. de 1878.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

es la que toma el préstamo que tiene que restituir lo recibido con las ganancias á que lo dió, si es feliz la navegación. 3.º Que el que presta, corre en el contrato riesgos conocidos, porque puede suceder que no tenga derecho á reclamar ni capital ni intereses. Según el antiguo Código de Comercio, los contratos á la gruesa pueden celebrarse: por instrumento público con las solemnidades de derecho; por póliza firmada por las partes con intervención de Corredor, y por documento privado entre los contrayentes (1). Pudiera suceder que apareciera una póliza con intervención de Corredor, pero que éste no la hubiera extendido en su libro, ó que el libro no estuviera en regla, en cuyo caso creen los comentaristas que quedaría como una póliza privada, y si los interesados reconocieran las firmas, ya podría despacharse la ejecución (2). Determina el Código que los contratos á la gruesa que constaren por instrumento público, traían aparejada ejecución, y el mismo efecto producían cuando habiéndose celebrado con intervención del Corredor se comprobare la póliza del demandante por el registro del Corredor que intervino en el contrato, siempre que éste se encontrare con todas las formalidades que previene el art. 95 del antiguo Código de Comercio. Celebrándose privadamente entre los contratantes, no era ejecutivo el contrato, á menos que constare de la autenticidad de las firmas por reconocimiento formal de los mismos que las pusieron, ó en otra forma suficiente. Los préstamos á la gruesa contraídos de palabra eran ineficaces en juicio y no se admitía en su razón demanda ni prueba alguna (3).

El contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo es un acto esencialmente mercantil (4) y para que las escrituras y

(1) Art. 812 del antiguo Código de Comercio.

(2) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio.*

(3) Arts. 812, 840, 842, 881, 882, 997 y siguientes del antiguo Código de Comercio.

(4) Sentencias del Tribunal Supremo de Justicia de 4 de Febrero de 1865, *Gaceta de Madrid* del dia 8, y 24 de Noviembre de 1866, *Gaceta* del 29. En uno de los Considerandos de la primera de estas sentencias se indica que el contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo es un acto esencialmente mercantil, porque así está calificado por el Código de Comercio, y determinados sus efectos por las disposiciones de la sección 2.ª, tít. 3.º, libro 3.º; y que cuando el contrato es mercantil, aunque los contrayentes no sean comerciantes, no hay obstáculo alguno para que de la cuestión que se suscite sobre su cumplimiento conozcan los Tribunales de Comercio; pues el artículo 1200 del Código establece que, siendo el acto que da lugar á la contestación judicial propiamente mercantil, podrá ser el demandado citado y juzgado por los Tribunales de Comercio aun cuando no tenga la cualidad de comerciante matriculado. (Sentencia de 4 de Febrero de 1865, pág. 121, tomo XI de Jurisprudencia civil que publica la *Revista de Legislación y Jurisprudencia.*

pólizas de los contratos á la gruesa obtengan preferencia en perjuicio de tercero, se había de tomar razón de ellas en el registro de hipotecas del partido dentro de los ocho días siguientes al de su fecha, sin cuyo requisito no producían efecto sino entre los que las suscribieron, y con respecto á los que se hicieren en país extranjero, era suficiente la observancia exacta de las formalidades prevenidas en el art. 644 (1). En la redacción del contrato á la gruesa debía hacerse expresión de: 1.º La clase, nombre y matrícula del buque. 2.º Nombre, apellido y domicilio del Capitán. 3.º Los nombres, apellidos y domicilios del dador y del tomador del préstamo. 4.º El capital del préstamo y el premio convenido. 5.º El plazo del reembolso. 6.º Los efectos hipotecados. 7.º El viaje por el cual se corra el riesgo (2).

Con arreglo á lo prescrito en el art. 621 del antiguo Código de Comercio, al contratar el Capitán de un barco el préstamo á la gruesa, el naviero quedó responsable de las deudas y obligaciones que aquél contrajo como Capitán de su navío (3).

Las pólizas de los contratos á la gruesa, pueden cederse y negociarse por endosos estando extendidas á la orden; y en fuerza del endoso se trasmiten á los cesionarios todos los derechos y riesgos del dador del préstamo (4). Puede hacerse el préstamo á la gruesa, no solamente en moneda metálica, sino también en efectos propios para el servicio y consumo de la nave, así como para el comercio, arreglándose en este caso por convenio de las partes un valor fijo (5). Los préstamos á la

(1) Art. 813 del antiguo Código de Comercio. Véase también el 840 y González Huebra, *Curso de Derecho mercantil*, tomo II, pág. 208 De las formalidades y requisitos con que debe ser contraído el préstamo á la gruesa.

(2) Art. 814 del antiguo Código de Comercio.

(3) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 11 de Septiembre de 1879, *Gaceta de Madrid* del dia 28.

(4) Arts. 815 y 847 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 816 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

gruesa pueden constituirse conjunta ó separadamente sobre: *A)* El casco y quilla del buque. *B)* Las velas y aparejos. *C)* El armamento y vituallas. *D)* Las mercaderías cargadas (1). Si se constituye el préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla del buque, se entienden hipotecados al capital y premios, el buque, las velas, aparejos, armamento, provisiones y los fletes que ganare en el viaje. Si sobre la carga en general se comprenden en la hipoteca todas las mercaderías y efectos que la componen, y si sobre un cargamento particular y determinado del buque ó de la carga, sólo éste y no lo restante será hipoteca del préstamo (2). No puede tomarse dinero á la gruesa sobre los fletes no devengados de la nave, ni sobre las ganancias que se esperen del cargamento; y el prestador que lo haga, no tendrá más derecho que al reembolso del capital sin premio alguno (3). Después de realizados los fletes, así éstos como las ganancias que se hayan sacado del cargamento, podrán ser ejecutados para pago de los préstamos á la gruesa en esta forma: los fletes por el que se hizo sobre el casco y quilla de la nave, y los beneficios de la carga por el que se dió sobre ella (4). Tampoco puede hacerse préstamo á la gruesa al equipaje de la nave sobre sus salarios (5). No podrá tomarse á la gruesa sobre el cuerpo y quilla de la nave más cantidad que las tres cuartas partes de su valor. Sobre las mercaderías cargadas podrá tomarse todo el importe del valor que tenga en el puerto donde empezaron á correr el riesgo y no mayor cantidad (6), y si bien por el art. 644 del antiguo Código de Comercio, hallándose el Capitán sin fondos pertenecientes á la nave ó á sus propietarios para costear las reparaciones, habilitación y aprovisionamiento que se necesitasen en caso de arribada, en defecto de otros medios, está autorizado para procurarse dichos fondos á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos; no puede, según el art. 822 del mismo Código, tomar más cantidad que

(1) Arts. 817, 845, 848, 671 y 662 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 818, 850 y 915 de id.
(3) Arts. 819 y 885 de id.
(4) Art. 820 de id.
(5) Arts. 821 y 885 de id.
(6) Art. 822. Véanse además los arts. 644, 662, 854, 853 y 855 de id.

las tres cuartas partes de su valor; por lo cual, el Capitán que toma una suma superior á la en que fué tasado el buque, obra en contravención de este último artículo (1). Las cantidades en que excediere el préstamo á la gruesa de las proporciones establecidas en el art. 822, se devolverán al prestador con el rédito correspondiente al tiempo en que haya estado en desembolso de ellas, y si se probare que el tomador usó de medios fraudulentos para dar un valor exagerado á los objetos del préstamo, pagará también el premio convenido en éste que corresponda á las cantidades devueltas (2). Cuando el que tomó un préstamo á la gruesa para cargar el buque no pudiere emplear en la carga toda la cantidad prestada, restituirá el sobrante al prestador antes de la expedición de la nave. Lo mismo hará con los efectos que hubiere tomado en préstamo á la gruesa, si no hubiere podido cargarlos (3). No quedarán obligados el buque, sus aparejos, armamento ni vituallas al préstamo á la gruesa que tome el Capitán en la plaza donde residan el naviero ó sus consignatarios, sin que éstos intervengan en el contrato ó lo aprueben por escrito; y la obligación del Capitán sólo será eficaz con respecto á la nave por la parte de propiedad que tenga en ella (4). Fuera de la plaza donde residan el *naviero* ó el *consignatario del buque*, usará el Capitán, si necesitare tomar un préstamo á la gruesa, de la facultad que le está declarada en el art. 644 del antiguo Código, probando la urgencia y con previa autorización judicial en la forma que en él está prevenida (5). Es nulo, con arreglo al antiguo Código, el contrato á la gruesa que se celebre sobre efectos que estuviesen corriendo riesgo al tiempo de su celebración (6).

(1) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 28 de Junio de 1870; *Gaceta de Madrid* de 23 de Diciembre. Acerca la cuestión de competencia se resolvió en esta misma sentencia que, habiéndose sustanciado el juicio ejecutivo en un Juzgado, citado y oído el naviero y dado lugar además á que se dictase sentencia de remate sin haber suscitado en tiempo oportuno la cuestión de competencia, el Juzgado aquel es el competente.
(2) Arts. 823, 856, 857, 891 y 892 del antiguo Código de Comercio.
(3) Art. 824 de id.
(4) Arts. 825, 662, 643, 654, 421 y 671 de id.
(5) Art. 826 de id.
(6) Arts. 827 y 849 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Cuando los efectos sobre que se toma dinero á la gruesa no llegan á ponerse en riesgo, queda sin efecto el contrato (1). Las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje del buque, se pagarán con preferencia á los préstamos de los viajes anteriores, aun cuando estos últimos se hubieren prorrogado por un pacto expreso (2). Los préstamos hechos durante el viaje, serán preferidos á los que se hicieron antes de la expedición de la nave, graduándose entre ellos la preferencia en el caso de ser muchos por el orden contrario al de sus fechas (3). Las acciones del prestador á la gruesa, se extinguen enteramente con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, acaeciendo ésta en el tiempo y lugar convenidos para correr el riesgo, y procediendo de causa que no sea de las exceptuadas, bien por pacto especial entre los contrayentes, ó bien por disposición legal. De cargo del tomador será probar la pérdida, y en los préstamos sobre el cargamento (4), justificar asimismo que los efectos declarados al prestador como objetos del préstamo, existían realmente en la nave embarcados de su cuenta y que corrieron los riesgos (5).

No se extinguirá la acción del prestador aun cuando se pierdan las cosas obligadas al pago del préstamo, si el daño ocurrido en ellas procediere de alguna de las causas siguientes: 1.ª Por vicio propio de la misma cosa. 2.ª Por dolo ó culpa del tomador. 3.ª Por baratería del Capitán ó del equipaje. 4.ª Cargándose las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, á menos que por acontecimiento de fuerza in-

(1) Arts. 828, 889, 890 y 823 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 829 y 891 de id.
(3) Arts. 830 y 891 de id.
(4) Se ha declarado que reconocida por los cargadores la legitimidad, en cuanto á ellos, del préstamo á la gruesa debe surtir este contrato sus naturales consecuencias, la primera de las cuales es obligar el cargamento á la seguridad de pago de la cantidad recibida á préstamo; y por lo tanto, los dueños de aquél carecen de acción para entablar la tercería de dominio, puesto que los bienes á que se refieren vienen obligados al pago de la cantidad reclamada en el pleito ejecutivo. (Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 28 de Diciembre de 1883; *Gaceta* de 30 y 31 de Enero de 1884). Igualmente se ha declarado que la sentencia que estima dicha tercería y manda alzar los embargos de las mercaderías, infringe lo convenido entre las partes (sentencia citada).
(5) Art. 831 del antiguo Código de Comercio.

superable hubiese sido indispensable trasladar la carga de un buque á otro. En cualquiera de estos casos tiene derecho el prestador á la gruesa al reintegro de su capital y réditos, no habiéndose pactado expresamente lo contrario (1). Tampoco recae en perjuicio del prestador el daño que sobrevenga en el buque por emplearse en él contrabando (2). 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 defecto de convenio expreso de los contratantes, contribuirá también por su interés respectivo el prestador á la gruesa, no perteneciendo á las especies de riesgos exceptuados en el art. 832 (3). Si no se hubiere determinado con especialidad la época en que el prestador haya de correr el riesgo, se entenderá que comienza en cuanto al buque, y sus agregados desde el momento en que se hizo á la vela hasta que ancló y quedó fondeado en el puerto de su destino. En cuanto á las mercaderías, correrá el riesgo desde que se carguen en la playa del puerto donde se hace la expedición hasta que se descarguen en el puerto de la consignación (4). Acaeciendo naufragio percibirá el prestador á la gruesa la cantidad que produzcan los efectos salvados sobre que se constituyó el préstamo, deduciéndose los gastos causados para ponerlos á salvo (5). Si con el préstamo á la gruesa concurriere en caso de naufragio un asegurador de los mismos objetos sobre que estuviere constituído el préstamo, dividirán entre sí el producto de los que se hubieren salvado, á prorrata de su interés respectivo, siempre que la cantidad asegurada cupiera en el valor de los objetos después de deducido el importe del préstamo. No siendo así, percibirá solamente el asegurador la parte proporcional que corresponda al resto del valor de las cosas aseguradas, hecha antes la expresada deducción. Dándose fiador en el contrato á la gruesa, se le tendrá por

(1) Art. 832 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 833, 888 y 763 de id.
(3) Arts. 834, 900, 911 y 837 de id.
(4) Art. 835 de id.
(5) Art. 836 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

obligado mancomunadamente con el tomador (1), si en la fianza no se puso restricción en contrario, Cumplido el tiempo que se fijó para la fianza, queda extinguida la obligación del fiador, como no se renueve por un segundo contrato (2). Si hubiere demora en la reintegración del capital prestado y de sus premios, tendrá derecho el prestador al rédito mercantil que corresponda al capital, sin inclusión de los premios (3).

(1) Arts. 837, 853, 854, 855, 856, 857, 596, 7.° y 8.° del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 838 de id.

(3) Art. 839 de id.

CAPÍTULO X

Del contrato á la gruesa ó á préstamo á riesgo marítimo, según el vigente Código de Comercio.

137.—Son radicales las reformas que se introducen en el vigente Código en esta parte de la legislación marítima, inspirándose todas ellas en el propósito de suprimir las trabas y limitaciones que el Código antiguo opone á la libre manifestación de la voluntad en esta rama del Derecho marítimo. Sabido es que el contrato de préstamo á la gruesa, conocido ya en tiempo de los romanos (1), tiene por objeto prestar cierta cantidad sobre determinados efectos expuestos á los peligros de la navegación, bajo la condición de que, si éstos llegan sanos y salvos al puerto de su destino, el deudor reembolsará el capital prestado, con la cantidad pactada como precio de los riesgos, y que si, por el contrario, los objetos perecen ó se desmejoran durante el viaje por algún accidente marítimo, el acreedor sólo podrá reclamar la parte del préstamo que se cubra con el valor que tuviesen dichos efectos. En el fondo existen grandes analogías entre este contrato y el de seguros ma-

(1) Véase *Du contrat á la grosse. Histoire et caracteres du contrat*, pág. 159 y siguientes del tomo v del *Traité de Droit commercial maritime*, par Arthur Desjardins; París, 1886. Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, edic. de 1879, pág. 30. *Des assurances maritimes et du contrat á la grosse*- págs. 1124 y siguientes. Des Hœchster y Lacré, *Manuel de Droit comercial Français et étranger. Droit maritime*, tomo II, 1876. Debe consultarse muy especialmente P. S. Boulay. Paty, *Cours de Droit commercial maritime d'aprés les principes et suivant l'ordre du Code de Commerce*, tomo III, París, 1834. *Des contrats á la grosse*, tit. 9.° hasta la pág. 227. Delvincourt, *Institutes de Droit commercial*, tomo I, pág. 193 y notas correspondientes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

obligado mancomunadamente con el tomador (1), si en la fianza no se puso restricción en contrario, Cumplido el tiempo que se fijó para la fianza, queda extinguida la obligación del fiador, como no se renueve por un segundo contrato (2). Si hubiere demora en la reintegración del capital prestado y de sus premios, tendrá derecho el prestador al rédito mercantil que corresponda al capital, sin inclusión de los premios (3).

(1) Arts. 837, 853, 854, 855, 856, 857, 596, 7.° y 8.° del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 838 de id.

(3) Art. 839 de id.

CAPÍTULO X

Del contrato á la gruesa ó á préstamo á riesgo marítimo, según el vigente Código de Comercio.

137.—Son radicales las reformas que se introducen en el vigente Código en esta parte de la legislación marítima, inspirándose todas ellas en el propósito de suprimir las trabas y limitaciones que el Código antiguo opone á la libre manifestación de la voluntad en esta rama del Derecho marítimo. Sabido es que el contrato de préstamo á la gruesa, conocido ya en tiempo de los romanos (1), tiene por objeto prestar cierta cantidad sobre determinados efectos expuestos á los peligros de la navegación, bajo la condición de que, si éstos llegan sanos y salvos al puerto de su destino, el deudor reembolsará el capital prestado, con la cantidad pactada como precio de los riesgos, y que si, por el contrario, los objetos perecen ó se desmejoran durante el viaje por algún accidente marítimo, el acreedor sólo podrá reclamar la parte del préstamo que se cubra con el valor que tuviesen dichos efectos. En el fondo existen grandes analogías entre este contrato y el de seguros ma-

(1) Véase *Du contrat á la grosse. Histoire et caracteres du contrat*, pág. 159 y siguientes del tomo v del *Traité de Droit commercial maritime*, par Arthur Desjardins; París, 1886. Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, edic. de 1879, pág. 30. *Des assurances maritimes et du contrat á la grosse*- págs. 1124 y siguientes. Des Hœchster y Lacré, *Manuel de Droit comercial Français et étranger. Droit maritime*, tomo II, 1876. Debe consultarse muy especialmente P. S. Boulay. Paty, *Cours de Droit commercial maritime d'aprés les principes et suivant l'ordre du Code de Commerce*, tomo III, París, 1834. *Des contrats á la grosse*, tit. 9.° hasta la pág. 227. Delvincourt, *Institutes de Droit commercial*, tomo I, pág. 193 y notas correspondientes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

rítimos, toda vez que en ambos ha de concurrir un objeto que corra riesgo y un precio de este mismo riesgo; pero se diferencian en que mientras en el préstamo se anticipa, total ó parcialmente, el valor de la cosa que ha de correr riesgo, debiendo restituir este anticipo con el premio pactado, si la navegación termina felizmente, en el contrato de seguros no se realiza el abono del valor de los objetos asegurados hasta después de haber sufrido la pérdida ó menoscabo.

Partiendo de esa analogía entre ambos contratos, se hizo aplicación de idénticos principios en cuanto á las cosas que pueden ser objeto del mismo. Así es, que siendo doctrina generalmente admitida en la antigua legislación mercantil que no se reputaba válido el seguro cuando no hubiese un objeto cierto expuesto á un riesgo marítimo, era lógico prohibir el préstamo sobre lo que no existía, toda vez que lo que no existe tampoco se halla expuesto á ningún riesgo. Por consecuencia de este principio, nuestro Código antiguo, siguiendo á la mayor parte de las legislaciones extranjeras, prohibe que pueda tomarse préstamos á la gruesa sobre los fletes no devengados de la nave, ó sea sobre los fletes que se obligan á pagar los cargadores para el caso de que las mercancías lleguen á buen puerto, fundándose en que estos son productos meramente eventuales, que no tienen existencia real en el momento de celebrarse el contrato. Por igual razón prohibe el préstamo sobre las ganancias que se esperan del cargamento, pues que estas ganancias dependen del resultado de una negociación futura, que no tiene aún la realidad del éxito esperado. Y fundado en las mismas consideraciones, el Código antiguo prohibe que pueda tomarse sobre el cuerpo y quilla de la nave más que las tres cuartas partes de su valor, porque si se prestase sobre mayor cantidad, el deudor, lejos de aminorar sus pérdidas en caso de siniestro, reportaría de esto, casi seguramente, un lucro ó beneficio. Por último, se prohibe que sobre las mercaderías transportadas se tome á préstamo mayor valor del que tengan en el puerto donde empezó el riesgo, para evitar que se tome sobre el aumento de valor que tuviesen en el puerto de su destino, porque esto equivaldría á prestar sobre los beneficios ó ganancias que se esperasen de su venta.

No se desconoce que los principios en que descansan las disposiciones de nuestro Código antiguo tienen á su favor la opinión de respetables jurisconsultos; así como tampoco ignora que la mayoría de las legislaciones extranjeras las adoptan y prohijan. Pero al par que estas consideraciones, tiene presente los intereses mercantiles, que salen muy lastimados con las prohibiciones y restricciones que opone á la libertad de la contratación dicho Código en esta materia, y sobre todo que descansan en una noción equivocada de las cosas consideradas bajo su aspecto jurídico.

Examinada detenidamente la naturaleza jurídica de las utilidades ó provechos que pueden producir las cosas por el simple transcurso del tiempo, es innegable que pueden ser objetos de contratación, aunque sustancialmente no se hallen separadas de las mismas. Por eso, consideradas bajo el aspecto jurídico las utilidades que consisten en los fletes que ha de producir un buque, no cabe negarles el carácter de verdaderas cosas y de verdaderas riquezas, que de un modo transcendental y desde que están contratadas, forman parte del patrimonio del naviero ó del cargador, y cuya pérdida puede afectarle de una manera harto sensible para que procure aminorarla, recibiendo anticipadamente su valor por medio del préstamo á la gruesa.

Por otra parte, el préstamo sobre fletes nada tiene de ilícito ni de inmoral, siendo completamente imaginarios los temores que algunos abrigan acerca de la facilidad con que puede perjudicarse el acreedor, pues prescindiendo de que en toda institución humana son posibles el fraude y la mala fe, el interés del acreedor le inspirará indudablemente la regla de conducta que ha de seguir, en cada caso, para dar empleo provechoso á sus capitales. Ni tampoco debe servir de obstáculo al legislador la consideración de que admitido el préstamo con garantía de los fletes, vendría á modificarse en cierto modo el concepto que hasta el presente se tenía formado de este contrato, porque tal consideración es de escasísima importancia desde el momento que se tiene en cuenta que la legislación debe modificarse á medida que lo exijan las necesidades de la vida real, protegiendo los intereses nuevamente creados.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Por estas razones desaparecen del vigente Código de Comercio las prohibiciones que contiene el antiguo para tomar dinero á la gruesa sobre los fletes no devengados de la nave, cuyos contratos serán válidos en lo sucesivo. Igualmente desaparece la prohibición de tomar sobre el cuerpo y quilla de la nave más cantidad que las tres cuartas partes de su valor, y sobre las mercaderías cargadas mayor suma que la que tengan en el puerto donde empezaron á correr el riesgo; siendo, por consiguiente, válidos los contratos celebrados sobre dichos objetos, cualquiera que sea la cuantía del préstamo y el valor de los mismos, aunque deberá reducirse á la proporcionada al valor del objeto sobre que hayan tenido lugar, devolviéndose el resto al prestador, con el interés legal correspondiente.

Además de estas innovaciones que el vigente Código introduce en tan importante materia, se proponen otras que, aunque menos transcendentales, contribuyen á perfeccionar la legislación vigente.

En primer lugar, de acuerdo con el nuevo carácter jurídico que el vigente Código atribuye al Registro mercantil, se declara que los préstamos celebrados antes de empezar el viaje no perjudicarán á tercero, ni los créditos á que deban su origen gozarán de la preferencia que les corresponde, si no se anotan en la certificación de inscripción del buque y no se inscriben en el Registro, y que los préstamos contraídos durante el viaje, sólo perjudicarán á tercero y gozarán de aquella preferencia si, llegado el buque al puerto de su matrícula, fueren inscritos en el Registro de la provincia, dentro de los ocho días siguientes á su arribo. En segundo lugar, de conformidad con las bases capitales del vigente Código, se permite constituir el préstamo á la gruesa, separadamente, sobre la máquina de vapor en los buques movidos por el mismo, la cual, no siendo objeto de un contrato especial, se entenderá afecta á la responsabilidad del préstamo constituído sobre el casco y quilla del buque, aunque no se exprese. En tercer lugar, se deroga la disposición contenida en el Código antiguo, que declara nulo el contrato de préstamo á la gruesa cuando los efectos no llegaren á ponerse en riesgo; cuya derogación se apoya en que esta nulidad favorecía al deudor á quien proporcionaba los medios de producirla en

perjuicio del acreedor. Porque, si bien es cierto que no llegando á ponerse en riesgo los efectos desaparece la causa del contrato, no por eso deja de ser verdad que el deudor ha recibido un capital del acreedor, que está obligado á restituir con arreglo á los principios generales del Derecho. Mas como este capital no corre el riesgo que motivó el interés ó premio pactado, tampoco es justo que lo abone el deudor ó mutuatario. Por eso en este caso el contrato se anula como préstamo á la gruesa, pero queda subsistente como préstamo sencillo, con obligación en el mutuatario de devolver el capital é interés al tipo legal.

También se modifica la doctrina antigua sobre los derechos que respectivamente corresponden al mutuante y al asegurador, cuando sobre un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, pues en lugar de la preferencia que el Código antiguo otorga al primero, se establece la completa igualdad entre ambos créditos; declarando que los objetos salvados se dividirán entre el mutuante y el asegurador, en proporción al interés de cada uno, cualquiera que sea el valor de aquéllos y la cuantía de los créditos, pero entrando en este prorrateo solamente el capital del préstamo, no sus premios, y la cantidad por la que el seguro se hubiere podido hacer válidamente; cuya disposición está fundada en la grande analogía que existe entre el contrato de préstamo y el de seguro.

Derecho vigente.

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

Los contratos á la gruesa podrán celebrarse:

1.º Por escritura pública.

(1) Art. 719 del vigente Código de Comercio.

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

3.º 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 lo 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. 2.º tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el Registro del corredor que intervino en ellos. En los celebrados con arreglo al núm. 3.º, precederá el reconocimiento de la firma.

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

En el contrato á la gruesa se deberán expresar:

1.º La clase, nombre y matrícula del buque.
2.º El nombre, apellido y domicilio del Capitán.
3. Los nombres, apellido y domicilio del que da y del que toma el préstamo.
4.º El capital del préstamo y el premio convenido.
5.º El plazo del reembolso.
6.º Los objetos pignorados á su reintegro.
7.º El viaje por el cual se corra el riesgo (2).

(1) Art. 720 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 721 de id.

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 (1).

Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo (2).

Los préstamos podrán constituirse conjunta ó separadamente:

1.º Sobre el casco del buque.
2.º Sobre el aparejo.
3.º Sobre los pertrechos, víveres y combustibles.
4.º Sobre la máquina, siendo el buque de vapor.
5.º 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, combustibles, máquinas de vapor y los fletes ganados en el viaje del préstamo.

Si se hiciere sobre la carga, quedará afecto al reintegro todo cuanto la constituya; y si sobre un objeto particular del buque ó de la carga, sólo afectará la responsabilidad al que concreta y determinadamente se especifique (3).

No se podrá prestar á la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperen (4).

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 valido 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 (5).

Si el importe total del préstamo para cargar el buque no se empleare en la carga, el sobrante se devolverá antes de la expedición.

(1) Art. 722 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 723 de id.
(3) Art. 724 de id.
(4) Art. 725 de id.
(5) Art. 726 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Se procederá de igual manera con los efectos tomados á préstamo, si no se hubieren podido cargar (1).

El préstamo que el Capitán tomare en el punto de residendencia 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 afecta, 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 (2).

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 (3).

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 prorrata (4).

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

(1) Art. 727 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 728 de id
(3) Art. 729 de id.
(4) Art. 730 de id.

provino de vicio propio de la cosa, ó sobrevino por culpa ó malicia del prestatario, 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 (1).

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 prestador á la gruesa, no perteneciendo á las especies de riesgos exceptuados en el artículo anterior (2).

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 (3).

En caso de naufragio, la cantidad afecta 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 (4).

Si en un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere salvado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutuante y el asegura-

(1) Art. 731 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 732 de id.
(3) Art. 733 de id.
(4) Art. 734 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dor, 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 (1).

Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal (2).

(1) Art. 735 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 736 de id.

CAPÍTULO XI

De los seguros marítimos, según el antiguo Código de Comercio.—Forma de este contrato.—Cosas que pueden ser aseguradas y evaluación de ellas.—Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.—Abandono de las cosas aseguradas.

139.—Se ha definido el contrato de seguros marítimos una convención por la que uno, mediante cierta cantidad que se llama prima, sale garante á otro de la pérdida ó averías que puede experimentar á consecuencia de accidentes marítimos, respecto de cosas expuestas á los riesgos de la navegación, de cuya definición se infiere (1) que, aparte de los requisitos esenciales á todo contrato, es menester para el de que se trata una cosa ó cosas expuestas á los accidentes marítimos, y además que se estipule cierta cantidad ó prima, que sea el aprecio de los riesgos que toma sobre sí el asegurador.

También se ha definido 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 (2).

140.—El contrato de seguro ha de constar en escritura pública ó privada para que sea eficaz en juicio. Las formas diferentes de su celebración y los efectos respectivos de cada una,

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 410.
(2) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 345.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dor, 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 (1).

Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal (2).

(1) Art. 735 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 736 de id.

CAPÍTULO XI

De los seguros marítimos, según el antiguo Código de Comercio.—Forma de este contrato.—Cosas que pueden ser aseguradas y evaluación de ellas.—Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.—Abandono de las cosas aseguradas.

139.—Se ha definido el contrato de seguros marítimos una convención por la que uno, mediante cierta cantidad que se llama prima, sale garante á otro de la pérdida ó averías que puede experimentar á consecuencia de accidentes marítimos, respecto de cosas expuestas á los riesgos de la navegación, de cuya definición se infiere (1) que, aparte de los requisitos esenciales á todo contrato, es menester para el de que se trata una cosa ó cosas expuestas á los accidentes marítimos, y además que se estipule cierta cantidad ó prima, que sea el aprecio de los riesgos que toma sobre sí el asegurador.

También se ha definido 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 (2).

140.—El contrato de seguro ha de constar en escritura pública ó privada para que sea eficaz en juicio. Las formas diferentes de su celebración y los efectos respectivos de cada una,

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 410.
(2) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 345.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

son las mismas que, con respecto al contrato á la gruesa, se prescriben en el art. 812 del antiguo Código (1). De cualquier manera que se extendiese el contrato de seguro, debía contener todas las circunstancias siguientes: 1.ª La fecha, con expresión de la hora en que se firma (2). 2.ª Los nombres, apellidos y domicilios del asegurador y el asegurado (3). 3.ª Si el asegurado hace asegurar efectos propios ó si obra en comisión por cuenta de otro (4). 4.ª El nombre y domicilio del propietario de las cosas que se aseguran, en el caso de hacerse el seguro por comisión (5). 5.ª El nombre, porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación de la nave en que se hace el transporte de las cosas aseguradas (6). 6.ª El nombre, apellido y domicilio del Capitán. 7.ª El puerto ó rada en que las mercaderías han sido ó deben ser cargadas. 8.ª El puerto de donde el navío ha debido ó debe partir. 9.ª Los puertos ó radas en que debe cargar ó descargar ó por cualquiera otro motivo hacer escalas (7). 10. La naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados (8). 11. Las marcas y números de los fardos, si los tuviesen (9). 12. Los tiempos en que deben empezar y concluir los riesgos (10). 13. La cantidad asegurada (11). 14. El premio convenido por el seguro y el lugar, tiempo y modo de su pago (12). 15. La cantidad del premio que corresponde al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro se hubiere hecho por viaje redondo (13) 16. La obligación del asegurador á pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados (14). 17. El plazo, lugar y forma en que haya de hacerse el pago (15). 18. La sumisión de los contratantes al juicio de árbi-

(1) Arts. 840, 813, 418, 419 y 997 del antiguo Código de Comercio.
(2) Véase arts. 841 y 420 de id.
(3) Arts. 841, 843 y 891 de id.
(4) Arts. 841 y 421 de id.
(5) Arts. 841 y 118 de id.
(6) Arts. 841 y 846 de id.
(7) Art. 420 y 841 de id.
(8) Arts. 841, 859 y 860 de id.
(9) Arts. 841, núm, 11 de id.
(10) Arts. 841, 420 y 871 de id.
(11) Arts. 841, 853, 854, 855 y 420 de id.
(12) Arts. 420 y 841-14 de id..
(13) Art. 841-15 de id.
(14) Art. 420, 4.ª y 10.ª y 841-16 de id.
(15) Art. 841-17 de id.

tros, en caso de contestación, si hubieren convenido en ella y cualquiera otra condición lícita que hubieren pactado en el contrato (1). Los agentes consulares españoles podían autorizar los contratos de seguros que se celebraren en las plazas de comercio de su respectiva residencia, siempre que alguno de los contratantes fuere español y las pólizas que autorizaren tenían igual fuerza que si se hubieren hecho con intervención de Corredor en España (2). Cuando eran muchos los aseguradores, y no suscribían todos la póliza en acto continuo, debía expresar cada uno antes de su firma la fecha en que la puso (3). Una misma póliza podía comprender diferentes seguros y premios (4). Podían asegurarse en una misma póliza la nave y el cargamento, pero debían distinguirse las cantidades aseguradas sobre cada uno de ambos objetos, sin lo cual era ineficaz el seguro (5). En los seguros de las mercancías podía omitirse la designación específica de ellas y del buque donde se hubiesen de transportar, cuando no constaren estas circunstancias, pero en caso de desgracia se había de probar por el asegurado, además de la pérdida del buque y su salida del puerto de la carga, el embarque por cuenta del mismo asegurado de los efectos perdidos y su verdadero valor (6). Extendiéndose la obligación del asegurador, no sólo en favor de la persona á cuyo nombre se hace el seguro, sino también á su orden, era endosable la póliza (7).

141.—Con arreglo al antiguo Código de Comercio, podían ser objeto del seguro marítimo: El casco y quilla de la nave, las velas y aparejos, el armamento, las vituallas ó víveres, las cantidades dadas á la gruesa, la libertad de los navegantes ó pasajeros y todos los efectos comerciales sujetos al riesgo de la navegación, cuyo valor pueda reducirse á una cantidad determinada (8). El seguro puede hacerse sobre el todo ó parte de los expresados objetos, junta ó separadamente, en tiempo de paz

(1) Art. 841 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 842 de id.
(3) Art. 843 de id.
(4) Art. 844 de id.
(5) Arts. 845 y 850 de id.
(6) Arts. 822 y 846 de id.
(7) Arts. 802, 815 y 847 de id.
(8) Art. 848 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ó de guerra; antes de empezar el viaje ó pendiente éste, por el viaje de ida y vuelta, ó bien por uno de ambos, y por todo el tiempo del viaje, ó por un plazo limitado (1). Expresándose genéricamente que se asegura la nave, se entienden comprendidas en el seguro todas las pertenencias anejas á ella, pero no el cargamento, aun cuando pertenezca al mismo naviero, como no se haga expresa mención de la carga en el contrato (2), En los seguros de la libertad de los navegantes, se expresará: 1.º El nombre, naturaleza, domicilio, edad y señas de la persona asegurada. 2.º El nombre y matrícula del navío en que se embarca. 3.º El nombre de su Capitán. 4.º El puerto de su salida. 5.º El de su destino. 6.º La cantidad convenida para el rescate, y los gastos del regreso á España. 7.º El nombre y domicilio de la persona que se ha de encargar de negociar el rescate. 8.º El término en que éste ha de hacerse y la indemnización que deba retribuirse en caso de no verificarse (3). El asegurador puede hacer reasegurar por otros los efectos que él hubiere asegurado por más ó menos premio que el que hubiere pactado, y el asegurado puede también hacer asegurar el costo del seguro y el riesgo que pueda haber en la cobranza de los primeros aseguradores (4). En las cosas que hagan asegurar el Capitán ó el cargador que se embarque con sus propios efectos, se habrá de dejar siempre un 10 por 100 á su riesgo, y sólo podrá tener lugar el seguro por los nueve decimos de su justo valor (5).

No podrán asegurarse sobre las naves más de las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellas (6). El valor de las mercaderías aseguradas debe fijarse según el que tengan en la plaza donde se cargan (7). La suscripción de la póliza induce presunción legal de que los aseguradores reconocieron la justa evaluación hecha en ella; pero si hubiere habido fraude por parte del asegurado en la evaluación de los efectos del seguro, serán admitidos los aseguradores á probarlo por el reconocimiento y justiprecio de ellos, ó por las facturas ú otros medios legales de prueba; y resultando acreditado el fraude, se reducirá la responsabilidad de legítimo valor que tengan los efectos (1); cuando por error y no por dolo del asegurado, se hubiere dado una estimación exagerada á los efectos del seguro, se reducirá éste á la cantidad de su legítimo valor por convenio de las partes ó juicio arbitral en su defecto, y con arreglo á la que resulte, se fijarán las prestaciones del asegurado y de los aseguradores, abonándose, además á éstos ½ por 100 sobre la cantidad que resultare de exceso. Esta reclamación no podrá tener lugar, ni por parte de los aseguradores, ni por la de los asegurados, después que se hubiere tenido noticia del paradero y suerte de la nave (2). Las evaluaciones hechas en moneda extranjera, se convertirán en el equivalente de moneda del Reino, conforme el curso que tuviere en el día en que se firmó la póliza (3). Este curso debía justificarse por el registro que debían llevar el Síndico y adjuntos del Colegio de Corredores de las notas de precios en los cambios y mercaderías (4). No fijándose el valor de las cosas aseguradas al tiempo de celebrarse el contrato, debía arreglarse por las facturas de consignación, ó en su defecto, por el juicio de los Corredores, quienes debían tomar por base para esta regulación el precio que valiesen en el puerto donde fueron cargadas, agregando los derechos y gastos causados hasta ponerlas á bordo (5). Recayendo el seguro sobre los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por permutas, y no habiéndose fijado en la póliza el valor de las cosas aseguradas, se arreglará por el que tenían los efectos permutados en el puerto de su expedición, añadiendo todos los gastos posteriores (6).

(1) Arts. 827, 845 y 849 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 818, 845 y 850 de id.
(3) Art. 851 de id.
(4) Arts. 852 y 899 de id.
(5) Art. 853 y 878 de id.
(6) Arts. 822, 837, 854 y 857 de id.
(7) Arts. 422, 822 y 855 de id.

(1) Arts. 823, 856, 887 y sigs. del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 857 de id.
(3) Arts. 253 y 858 del antiguo Código de Comercio. Para todas las cuestiones relativas á los cambios, véase, entre otras, la obra de D. Antonio Guillén y Suárez, *El verdadero cambista teórico y práctico compilado y metodizado*. Barcelona, 1846, 155 páginas, y Apéndice, 1847, 15 páginas.
(4) Art. 115 del antiguo Código de Comercio, punto 3.º, y Reales decretos de 18 de Febrero y 10 de Junio de 1847.
(5) Art. 859 del antiguo Código de Comercio.
(6) Art. 860 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

142.—Vamos á estudiar con separación las cuestiones relativas á las obligaciones que contrae el asegurador y el asegurado (1). Con respecto á las primeras, en general, la obligación que contrae el asegurador se reduce á indemnizar al asegurado de las averías y pérdidas que por accidente marítimo sufrieren las cosas que han sido objeto del seguro, importando examinar: 1.º Cuáles son los riesgos que corre el asegurador y durante qué tiempo. 2.º Cuándo empieza á ser efectiva la obligación de indemnizar. 3.º Cómo se efectúa la indemnización. 4.º Consecuencias de la misma.

Veamos cuales son los riesgos que corre el asegurador y su duración. En general, son de cuenta del asegurador todos los daños y pérdidas que provengan de accidentes marítimos, tales como tempestad, varamiento, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del Gobierno, retención por orden de potencia extranjera, re-

(1) Para todas estas cuestiones puede consultarse entre los autores españoles á Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edición de 1879. *Del contrato de seguros marítimos*, págs. 410 á 442. González Huebra, *Instituciones de Derecho Mercantil*, tomo II, págs. 181 y sigs.; y entre los extranjeros, además de las conocidas obras de Pardessus, Rogron y Locré, merecen estudiarse muy particularmente las siguientes: Alauzet, *Traité general des assurances*, 1844, 2 vol.—Boulay Paty, *Traité des assurances et contrats á la grosse*, 1827, 2 vol., y *Cours de Droit commercial maritime*, 1834, 4 tomos; tomo III págs. 253 y sigs. y tomo IV hasta la pág. 184.—V. Labraque Bordenave, *Traité des assurances maritimes en France et á l'etranger*, Paris, 1876.—Canvet, *Traité sur les assurances maritimes comprenent la matiere des assurances, du contrat á la grosse et des avaries*, 1862, 2 vol —Véase también Eloy y Guerrand, *Des capitaines maîtres et patrons, où traité de leurs droits dans leurs rapports avec les armateurs, chargeurs et assureurs*, 1860, 3 vol.—Fresquet, *Du navire, des assurances, squisse du Droit commercial maritime*, 1871 y artículo *Assurance maritime*, pág. 451 del tomo I del *Dictionnaire de Droit commercial industriel et maritime*, por Goujet y Merger. Paris, 1877.—A. Jones, *Etude sur les assurances maritimes en Angleterre*, 1879.—Lafond, *Guide de l'assureur et del assurè en matiere d'assurances maritimes*, 1837, y *Guide general des assurances maritimes*, 1855.—Véase también Laget de Podio, *Traité et questions sur les assurances maritimes*, 1847, 2 vol.—Lemonnier, *Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes usitées en France*, 1843, 2 vol.—A. Morel, *Manuel de l'assuré ou Vade mecum du commerce maritime*, 1848.—Negrin, *De l'escroquerie en matiere d'assurances maritimes*, 1857, y Negrin, *Du Droit d'appel, en matiere d'assurances maritimes*, 1860; también debe ser consultado Sanfourche Laporte, *Le Nouveau Valin, ou Droit commercial maritime, revu par Boucher*, Paris, 1809, y la obra de Weil, *Des assurances maritimes et des avaries*, 1879, y la de Pothier, *Traité des assurances*.

presalias y cualesquiera otros de la misma naturaleza, salvo aquéllos que se hubieren exceptuado en la póliza, y siempre en los términos expresados en la misma (1). Hacen observar los tratadistas que generalmente se estipula en las pólizas que sólo se responde del riesgo de guerra mediante aumento de prima, y se fija un término para que el asegurado se presente á ajustar dicho aumento; si no lo hace, corre á cargo suyo dicho riesgo. Por lo dicho ya se concibe que no pesarán sobre el asegurador los daños á que haya dado lugar algún acto del asegurado; pues que en rigor no puede llamarse accidente ó caso fortuito aquéllo de que directa ó indirectamente es causa una de las partes contratantes. Se concibe también que, á no mediar pacto en contrario, tampoco serán de cuenta de los aseguradores los daños que provengan mediata ó inmediatamente de dolo ó culpa del Capitán (baratería de patrón ó de los del equipaje); inmediatamente, si por impericia, descuido ó dolo de alguna de dichas personas varó ó naufragó la nave ó no se impidió el abordaje: mediatamente, si, por ejemplo, el Capitán cambió de buque ó de ruta, ó de otra suerte obró separándose de lo prevenido en la póliza sin mediar fuerza insuperable. En efecto; en cualquiera de estos casos, lo mismo que en el anterior, tenemos un hecho imputable que da lugar al daño; hecho que proviene de personas cuyos actos más bien deben pesar sobre el asegurado que sobre los aseguradores (2). Es evidente que el asegurador tampoco responderá de los daños que sobrevengan después de haberse prolongado el viaje más allá del punto designado en el contrato (3). Quedarán también exentos de responsabilidad los aseguradores respeto de los gastos de pilotaje y remolque, y de los derechos que se impongan á la nave y á su cargamento, porque tales gastos y derechos no pueden bajo ningún aspecto ser calificados de accidentes marítimos (4). Sin embargo, si con motivo del temporal ó de otra causa análoga la nave se viere en la precisión de

(1) Artículos 861, 870 y 875 del antiguo Código de Comercio, y Recurso de casación de 20 de Febrero de 1877.
(2) Arts. 862 y 864 de id.
(3) Art. 862 de id.
(4) Art. 865 de id.

hacer arribada, estos gastos vendrán como accesorios del viaje marítimo, y por consiguiente, serán de cuenta de los aseguradores y dejan entonces de ser ordinarios (1). Por igual razón, tampoco serán responsables los aseguradores de las disminuciones ó pérdidas que tuvieren por causa el vicio propio de las cosas aseguradas, esto es, los riesgos que corren atendida su naturaleza é independientemente del transporte marítimo (2), salvo si mediare pacto en contrario (3). Los riesgos que corren las cosas aseguradas son de cuenta del asegurador en los términos indicados por todo el tiempo marcado en la escritura, advirtiéndose que este tiempo se entenderá prorrogado, caso que por un accidente la nave demore su salida del puerto de su expedición (4). Si el tiempo se ha fijado en número determinado de días ó meses, una vez finido, es claro que terminará la responsabilidad de los aseguradores, por más que las cosas sigan expuestas á los riesgos marítimos (5). Cuando en la escritura del contrato no se haya determinado este punto, los riesgos comenzarán, respecto del buque y sus accesorios, desde el momento en que se hizo á la vela hasta que anclare y quedare fondeado en el puerto de su destino; y en cuanto á las mercaderías, desde que se carguen en la playa del puerto (6) donde se hace la expedición, hasta que sean descargadas en el de su consignación (7). Los tratadistas plantean la cuestión en el caso de que el seguro se hubiere contratado para viaje redondo. El asegurador, ¿será responsable de todos los riesgos que corra el buque hasta que vuelva al puerto de su salida?

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, y Pardessus, *Cours de Droit commercial*, tomo III, núm. 773.

(2) Ordenanzas de Bilbao, cap. 22, núm. 18, Pardessus, *Cours de Droit commercial*, tomo III, núm. 773.

(3) Art. 862 del antiguo Código de Comercio. Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 424.

(4) Art. 873 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 872 de id.

(6) Según Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 424. Con esto quiere significarse que empiezan á correr riesgo los aseguradores, aun antes de hallarse los efectos asegurados en el buque con que debe hacerse el transporte; quiere indicarse que basta se hayan cargado en gabarras ó lanchas para trasladarlos al mismo.

(7) Art. 871 del antiguo Código de Comercio.

Como la ley exige que se marque la cantidad del premio que corresponde al viaje de ida y al de vuelta, parece que ella quiere en semejante caso un doble contrato, en ninguno de los cuales entra el tiempo que la nave está detenida en el puerto de su consignación; sin embargo, creen los aludidos tratadistas que también este tiempo entrará en el seguro, atendido que es más que probable que la división del premio se prescribe con el único objeto de dar más adelante una solución facil al caso en que, habiéndose asegurado el cargamento para viaje redondo, no se cargara á la vuelta (1).

143.—Vamos á tratar del momento en que viene á ser efectiva la obligación de indemnizar. Esta obligación condicional en su principio viene á purificarse desde el momento que los objetos asegurados han perecido por alguna de las causas indicadas, ó bien han sufrido daño que se equipare á la pérdida total; pero la indemnización no es exigible hasta pasados diez días desde que se hizo la reclamación en los términos de la ley, en el supuesto de que en la póliza no se hubiese pactado otra cosa (2). Lo mismo puede decirse en el caso de simple avería, excepto que entonces deberá diferirse la reclamación hasta que el viaje concluya, ó de otra suerte terminen los riesgos. La reclamación debe hacerse por el asegurado, acompañando los documentos que justifiquen: el viaje de la nave; el embarque de los efectos asegurados, caso que éstos y no aquélla hubiesen sido objeto del seguro; el mismo contrato de seguro, y por último, la pérdida ó averías que han sufrido dichos efectos, ó la nave en su caso. Además, cuando el asegurado navegare con los efectos, ora sea el Capitán, ora otra persona, y ya sean de su cuenta, ya los haya cargado en comisión, es preciso que justifique también la compra de los mismos efectos por medio de las facturas, y que haga la prueba del embarque por certificación del Consul

(1) Art. 841, núm. 15. Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 425, nota *(a)*, y para estas y otras cuestiones análogas, véanse además de las obras citadas que tratan de los Seguros marítimos, *Esprit du Code de Commerce*, por M. Le Baron Locré. Paris, 1829, tomo II, páginas 284 á 513.

(2) Art. 881 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

español ó de la Autoridad civil donde no le hubiere, y además, por medio de los documentos de expedición y habilitación de la respectiva Aduana (1). El asegurador tiene la facultad de contradecir los hechos, y se le permite prueba en contrario; pero si la póliza es ejecutiva y el asegurado presta fianzas suficientes para responder de la restitución de lo percibido, fianzas que son distintas de las que se exijen para el cumplimiento de la sentencia de remate, puede ser obligado á efectuar el pago de la cantidad asegurada sin demora (2). En varios casos sería imposible probar la pérdida de un buque; de ahí que es indispensable atribuir el valor de esta prueba á la presunción que resulta de cierto tiempo transcurrido sin haberse recibido ninguna noticia, tanto si el seguro se ha contratado para un viaje entero, como si fuese para tiempo determinado. Este tiempo es un año en los viajes ordinarios, y dos en los largos, á contar en uno y otro caso desde el día en que se tuvo la última noticia de la nave. La presunción es de las que se llaman *juris*, pues que admite prueba en contrario de parte de los aseguradores (3). Se reputan viajes largos, para la aplicación del art. 908 del antiguo Código de Comercio, todos los que no sean para cualquiera de los puertos de Europa; para los de Asia y Africa en el Mediterráneo, ó para los de América, situados más allá de los Ríos de la Plata y San Lorenzo y las islas intermedias entre las costas de España y los países marcados en esta designación (4).

144.—Trataremos ahora del modo cómo se efectúa la in-

(1) Arts. 846, 878, 882 y 883 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 883 de id., y Recurso de injusticia notoria de 14 de Septiembre de 1865. La fianza que prescribe el art. 883 del Código de Comercio para el contrato de los seguros marítimos, no se refiere á las establecidas en los artículos 348 y 363 de la ley de Enjuiciamiento mercantil para el cumplimiento de la sentencia de remate en los juicios ejecutivos y procedimiento de apremio; y si bien dicho art. 883 establece un procedimiento de apremio para obligar á los aseguradores al pago de las cantidades aseguradas, si la póliza del seguro es ejecutiva, también concede á los mismos aseguradores la facultad de contradecir los hechos y suministrar pruebas, imponiendo además á los asegurados la obligación de prestar garantía suficiente para responder, en su caso, de la cantidad que perciben.

(3) Arts. 908 y 910 de id.

(4) Art. 905 de id.

demnización. Indican los tratadistas, con mucha oportunidad, que debe distinguirse en este punto entre el simple perjuicio ó avería de una parte y lo que puede llamarse *accidente mayor*, que son conocidos en el comercio con los nombres de *siniestro menor* el primero y *siniestro mayor* el segundo. Son accidentes mayores, respecto del buque, el naufragio, la rotura ó varamiento (1), que le imposibilite para navegar, en términos que no quepa rehabilitarle para el viaje (2). Por lo que mira al cargamento, su pérdida total, la deterioración que disminuya su valor, á lo menos en las tres cuartas partes, y la inhabilitación de la nave cuando no se encuentra otra para llevar el mismo cargamento al puerto de su destino, á cuyo efecto practicarán los interesados, y en su ausencia el Capitán, todas las diligencias posibles. No todos los autores están acordes acerca de la distinción indicada. Según algunos tratadistas, los que se llaman accidentes ó siniestros mayores son aplicables lo mismo á la nave que al cargamento, con la sola diferencia de que en algún caso, como en el de la inhabilitación de la nave, se exige, respecto al cargamento, otra circunstancia la de no haberse encontrado otra nave para transportar á su

(1) Según los Sres. Martí de Eixalá y Durán y Bas, cuando el buque ha chocado contra un escollo ó encallado en un bajo, y se inutiliza en el choque ó encallamiento, de suerte que es imposible repararle y ponerlo á flote, considérasele como naufragado, y á esto se le llama rotura ó varamiento. Véase además el artículo *Naufragio* del *Diccionario del Derecho marítimo de España*, de Bacardí.

(2) El art. 924 del antiguo Código de Comercio, dice: «para un viaje, esto es, para el viaje sobre que recaiga el seguro, no para otro distinto». Según Durán y Bas, la inhabilitación para navegar consiste en la imposibilidad de poner una nave, á pesar de las reparaciones que en ella se hagan, en estado de continuar su viaje sin grave peligro para las personas y las cosas. Considérasele también inhabilitado, siempre que las reparaciones necesarias para ponerla en estado de navegar sean de tanto coste como la construcción de un buque nuevo. De igual suerte se considera inhabilitada una nave, cuando en el punto en que se encuentra no hay operarios ni materiales para reponerla, ó cuando el Capitán no ha encontrado fondos por ninguno de los medios que establece el art. 644 del antiguo Código de Comercio. Esta es la doctrina común de los autores; pero el Tribunal Supremo de Justicia, en sentencia de 28 de Junio de 1870, ha declarado que la última no es causa de abandono, por cuanto la inhabilitación absoluta se refiere á la que proviene precisamente de la gravedad del daño. (Martí de Eixalá y Durán y Bas, nota de la pág. 427, *Instituciones de Derecho mercantil.*)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

destino los efectos asegurados. El naufragio es considerado como siniestro mayor, lo mismo para la nave que para el cargamento, aunque éste se haya salvado en más de la cuarta parte de su valor (1), y la deterioración de la nave en las tres cuartas partes de su valor es considerada como siniestro mayor para aquélla (2). Respecto del buque y del cargamento serán accidentes mayores: el apresamiento, en el supuesto de que el asegurado no recobrase dentro de cierto tiempo los objetos apresados; y el embargo ó detención por orden del Gobierno propio ó extranjero, también bajo la condición de que dentro de cierto término no se consiga el levantamiento. Todos los demás daños se reputan simples averías (3).

145.—*Modo de efectuar la indemnización en el caso de simple avería*. La obligación del asegurador en este caso no es otra que la de pagar el valor del daño que han experimentado las cosas aseguradas, y la acción que al efecto compete al asegurado se llama acción de avería. En las pólizas de seguros suele estipularse en favor de los aseguradores lo que se llaman *franquicias*, que son ciertas sumas proporcionales á la cantidad asegurada, pero variables según la clase del seguro, la especie de daño y la naturaleza de los objetos, las que no son de abono al asegurado, á quien no se satisface indemnización sino en el caso de que su importe exceda del valor de las mismas. Distínguese al efecto en los seguros sobre buques, entre viajes á término y viajes determinados, sencillos ó redondos; y en toda clase de seguros entre averías gruesas ó simples. Cuando el seguro es sobre mercancías y ha ocurrido avería gruesa, suele ser siempre el mismo el tipo de la franquicia, cualquiera que sea la clase de los efectos asegurados; pero si ha ocurrido avería simple, el tipo es distinto según la mayor ó menor susceptibilidad de daño que por razón de su naturaleza tengan las mercancías. La razon de diferencia se encuentra en que la naturaleza de la cosa asegurada, que puede influir en la avería simple, apenas tiene influencia en la común ó gruesa.

(1) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 20 de Febrero de 1877.

(2) Debe tenerse presente, respecto á esta última causa, que, en concepto del Tribunal Supremo de Justicia, dicha disminución debe apreciarse, atendido el valor del buque, cuándo fué asegurado y en el que se tasó después de las averías.

(3) Arts. 900, 901, 919, 920, 922 y siguientes del antiguo Código de Comercio, y Recurso de casación de 28 de Junio de 1870.

Si se trata del buque, y el daño que ha experimentado es directo, por ejemplo, si una tempestad lo hubiese desarbolado, el asegurador indemnizará, satisfaciendo lo invertido en la reparación, menos la cantidad correspondiente á la disminución que los palos perdidos habían experimentado por la acción del tiempo, cuya cantidad se fija prudencialmente por peritos, bien que comunmente en las pólizas de seguros se estipula que del valor justificado de la reparación se debe hacer la deducción de una tercera parte para equilibrar la diferencia de lo viejo á lo nuevo, con la sola excepción de las anclas y las cadenas, por considerarse que la acción del tiempo es menos sensible en estos que en los demás pertrechos ó aparejos de la nave (1), pues que sin la citada rebaja el seguro podría ser un medio de ganar para el asegurado. Si el daño consiste en un aumento de gastos á consecuencia de accidente marítimo, por ejemplo, arribada forzosa, detención ó embargo de algunos días, la indemnización consistirá en el pago de tales gastos extraordinarios (2). Cuando el seguro recae sobre mercaderías, debe distinguirse: ó bien estas han sido averiadas, ó ha perecido una parte de ellas, ó bien, quedando salvas en su totalidad, han tenido que soportar ciertos gastos de que el asegurador responde. En el primer supuesto, el asegurador deberá satisfacer el tanto por ciento que de su valor hayan perdido las mercaderías, verificándose el cálculo en la siguiente forma: se estiman tales como se encuentran en el puerto de la descarga; compárase este valor con el que tie-

(1) Véase Pardessus, *Cours de Droit commercial*, tomo II, núm. 859, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 428, nota.

(2) Arts. 919 y 923 del antiguo Código de Comercio. Los accidentes que pueden ser causa de gastos extraordinarios y que vienen á cargo de los aseguradores, son varios, siendo de advertir que pertenece á la misma clase lo que corresponda á la nave por razón de las mercaderías echadas al mar al efecto de salvarla. También suele estipularse en las pólizas de seguros que los salarios y alimentos de la tripulación durante las detenciones para reparaciones del buque ó por cualquiera otro motivo, no son de cargo del asegurador, excepto en los casos en que la ley los coloca en la clase de averías gruesas. Pothier, *Traité des assurances*, núm. 52, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 429.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

nen en el mismo punto las mercaderías de igual calidad no averiadas, y suponiendo que el primero sea al segundo como 60 es á 100, tendremos un 40 por 100 de daño, que el asegurador deberá satisfacer con arreglo á la estimación que dió á aquélla en la póliza (1). Si en esta escritura no se hubiere hecho la evaluación, se establecerá por medio de las facturas de consignación; en su defecto por el juicio de corredores, quienes al precio que al tiempo del contrato tenían en el puerto de la carga las cosas aseguradas, agregarán los derechos y gastos causados hasta ponerlos á bordo, y en el supuesto de que el seguro verse sobre retornos de un pais donde el comercio se haga exclusivamente por permutas, el valor se arreglará tomando por base el que tenían las cosas permutadas en el puerto de su expedición, añadiéndole todos los gastos posteriores (2) En el segundo caso, esto es, cuando el daño consista en la pérdida de parte de los efectos asegurados, es evidente que la indemnización se efectuará pagando el valor de los efectos perdidos con arreglo al que se les hubiera dado en la póliza, y que no resultando de ella, deberá fijarse en la forma que se acaba de indicar (3). Por fin, consistiendo el daño en un aumento de gastos,

(1) Debe advertirse que toda evaluación hecha en moneda extranjera se reduce á moneda nacional, según el curso corriente (véanse los Reales decretos de 18 de Febrero y 10 de Junio de 1847), y que si bien la presunción legal está por la exactitud de la evaluación que de las cosas aseguradas se hubiera hecho en la póliza, tanto los aseguradores como el asegurado pueden pedir que se rectifique, con tal que la insten antes de saberse la suerte de la nave. Arts. 856, 857 y 858 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 855, 859 y 860 de id.

(3) Observan los tratadistas que en el caso de echazón ú otra avería gruesa, el asegurador indemnizará de la misma suerte, empero rebajará al asegurado la cantidad recibida por contribución, menos la parte que corresponda á los beneficios que se esperaban de las cosas echadas al mar y de las que ha salvado. Por ejemplo; se aseguraban ciertos géneros por la cantidad de 48.000 reales vellón, precio de compra, junto con los gastos, y se ha echado al mar la mitad; estos géneros se estiman según el precio que tendrían en el puerto de la descarga, precio que, suponiéndole doble respecto del de la carga, montará á 48.000 reales vellón, de cuya cantidad hay tan solo la mitad que corresponda á la que fué objeto del seguro; pues que la otra es por los beneficios que se esperaban, pero una y otra contribuyen al pago de la avería, así como los géneros salvados, que se estimarán en otros 48.000 reales. Ahora, suponiéndose que la avería es por una tercera parte, corresponderán al asegurado 32.000 reales, de los cuales le pagará 16.000 el asegurador, quedando de cuenta del primero los 16.000 restantes como parte de avería que

la obligación del asegurador consiste en el pago de tales gastos (1). Cuando una misma cosa haya sido objeto de diferentes seguros, por ejemplo, uno por un quinto, otro por la cuarta parte, etc., la obligación de que se trata pesará proporcionalmente sobre todos (2).

146.—Nos ocuparemos de la indemnización en el caso de accidente mayor, según la legislación anterior al vigente Código de Comercio. Por punto general, cuando sobrevenga un accidente de esta clase, el asegurado podrá elegir entre dos acciones: la de avería y la de abandono. Por medio de ésta, dejando de cuenta del asegurador los restos de las cosas asegurada, se le reclama el total de la cantidad asegurada; y no habiéndose fijado en la póliza esta cantidad, la acción se dirige á exigir el valor de lo que fué objeto del seguro, cuyo valor se determinará por los medios indicados, caso que tampoco se hubiese expresado en dicha escritura (3). En esta materia conviene determinar con precisión: 1.°, los casos en que tiene lugar el abandono; 2.°, quién puede hacerlo; 3.°, cómo debe hacerse; 4.°, en qué tiempo. Procede el abandono en los casos de accidente mayor, debiendo tener presentes tres reglas: es la

corresponde á los beneficios esperados (Pardessus, tomo II, núm. 859), y adviértase que su decisión es algo distinta, desentendiéndose al parecer de los géneros que ha salvado el asegurado. Según las Ordenanzas de Bilbao (capítulo 22, núm. 46), el asegurador se ha puesto en lugar del asegurado por los daños que pueden sobrevenir inclusas las averías gruesas; de consiguiente parece que, á tenor de dicho cuerpo legal, el todo de la cantidad que por contribución deba pagar el asegurado, vendría de cuenta del asegurador (Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 490).

(1) Arts. 917 y 926 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 867 del antiguo Código de Comercio. Este artículo hablaba tan sólo de los seguros que recaen sobre el cargamento; pero la misma razón hay en el caso que tengan por objeto la nave; y en opinión de los tratadistas debe advertirse que si las partes por las que se han contratado los diferentes seguros no componen el todo, sino que queda lo que se llama un descubierto, por ejemplo, si fueren tres los aseguradores, y cada uno por una cuarta parte, se procederá de la misma manera que si el propietario fuese el asegurador de la cuarta restante.

(3) Arts. 900 y 911 del antiguo Código de Comercio, y Recurso de injusticia notoria de 31 de Octubre de 1868. Observan los tratadistas que es evidente que en ciertos casos, el de pérdida total, por ejemplo, la acción de avería se confunde con la de abandono, y que en las pólizas de seguros suele expresarse que en los á pérdida total se comprenden todos los casos en que el abandono procede.

primera, que no tiene lugar el abandono cuando el accidente ha sobrevenido antes de comenzar el viaje, no obstante, que, respecto de las mercaderías, el asegurador corre el riesgo desde que se han cargado en la playa (1). La segunda es que la pérdida ó accidente mayor presunto por falta de noticias equivale al accidente cierto y probado. La tercera es que no puede tener lugar el abandono fuera de los casos expresados taxativamente en la ley (2).

En cuanto á las personas que pueden hacer el abandono, como del uso de semejante recurso se ha de seguir la transmisión del dominio de los restos de las cosas aseguradas, es evidente que tan sólo podrán interponerlo el dueño ó la persona

(1) Art. 902 del antiguo Código de Comercio. Hallándose concebida la disposición de este artículo en términos generales, comprende así las mercaderías como la nave. Sin embargo, un autor del *Código de Comercio extractado*, pretende que no debe extenderse á las mercaderías, sino que debe aplicarse como si se dijera *después de comenzado el viaje asegurado*. Ya se concibe, dice Martí de Eixalá, que una interpretación que se resuelve en una locución impropia, y que además es de aquéllas que los jurisconsultos llaman *adivinatorias*, no puede admitirse cuando las palabras son claras, á no ser que la ley repugne al buen sentido lo que tenemos en nuestro caso. El artículo citado es idéntico al 370 del Código de Comercio francés, el cual fué concebido á propósito en términos generales para que comprendiera también las mercaderías, y de ellas habla expresamente el capítulo 22, núm. 35 de las Ordenanzas de Bilbao, que contiene la misma disposición. Estos dos cuerpos legales sancionan, en este punto, la doctrina de Emerigon y Pothier, que opinaban por la no admisión del recurso extraordinario de abandono, cuando aún no hubiere comenzado el viaje, porque entonces no es por lo regular perjudicial al asegurado el limitarle á la acción de avería, al paso que le abandono es ruinoso para los aseguradores. Esta opinión de Martí de Eixalá ha sido combatida por los que lo son del *Código de Comercio concordado y anotado*, y en las ediciones posteriores á 1848 por el autor del *Código de Comercio extractado*, fundándose todos en que, según los artículos 835 y 871 del Código, cuando en la póliza no se expresa la época en que el asegurador debe empezar á correr el riesgo, se entiende que es, en cuanto al buque, desde que se hizo á la vela y en cuanto á las mercaderías, desde que se cargan en la playa. En esta opinión abundan, entre nosotros, Escriche, y en Francia, al ocuparse del art. 370 de su Código, redactado en iguales términos que el nuestro, Pardessus, Boulay Paty, Rogron, Goujet y Merger, y otros. Locré opina como Martí de Eixalá, por las propias razones que éste indica, y concluye diciendo que las partes pueden estipular lo contrario de lo que establece el artículo, si su disposición no les satisface. Por esta razón, observa Durán y Bas, en las pólizas se fija la época en que empiezan á correrse los riesgos, sea en los seguros del buque, sea en los de mercancías, y no se hace distinción entre siniestros mayores y menores.

(2) Art. 901 del antiguo Código de Comercio y opinión del Sr. Durán y Bas.

que especialmente esté autorizada por él, reputándose tal el comisionista que contrató el seguro (1). En cuanto al modo de hacerse el abandono, ha de ser puro; esto es, sin condición alguna suspensiva ni resolutoria; así es que, una vez admitido, es irrevocable, aun cuando se recobraren las cosas aseguradas, por haber regresado la nave que legalmente se presumió perdida, ó por haberse recobrado la que fué apresada (2).

En primer lugar, es preciso que sea total, que nada se exceptúe de los efectos asegurados; y en el caso de que el seguro tenga por objeto la nave, vienen también comprendidos los fletes (3) en el abandono de ella, sin perjuicio del derecho de los prestadores á la gruesa del equipaje por sus sueldos y de los que prestaron para la habilitación de la nave ú otros gastos relativos al último viaje (4). Por fin, al formalizar el abandono, el asegurado debe declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, y los préstamos á la gruesa que sobre los mismos efectos hubiese tomado. Se ha suscitado cuestión acerca de si, por razón de analogía, deben comprenderse los precios de pasajes; y como donde hay la misma razón debe haber la misma disposición de la ley, parece evidente que, á pesar del silencio del Código antiguo en todo lo que al transporte se refiere, deberán comprenderse en el abandono dichos precios ó la parte de ellos que representen el mero precio del transporte, no los gastos de manutención, por

(1) Art. 916 de íd. y Recurso de injusticia notoria de 31 de Octubre de 1868 y de casación de 28 de Junio de 1870.

(2) Arts. 903 y 914 de íd.

(3) Arts. 903 y 915 de íd. y Recurso de injusticia notoria de 31 de Octubre de 1868.

(4) Art. 911 del antiguo Código de Comercio. Observa Martí de Eixalá que, faltando estas circunstancias será en todo caso ineficaz la interposición del recurso. Además si el asegurado cometiere fraude en la declaración, perderá los derechos que le competían por el seguro, y pagará las cantidades tomadas á la gruesa sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida (Arts. 911 y 912 del antiguo Código de Comercio), á lo cual observa Durán y Bas, que faltando la última de las tres expresadas circunstancias, el abandono se tiene por hecho, pero no empieza á correr para el asegurado el plazo en que deba ser reintegrado del valor de los efectos, hasta que haya hecho la declaración que la ley exige. En los demás casos, es ineficaz el abandono, porque su efecto es la transmisión del dominio de los efectos abandonados al asegurador, y este dominio no puede transmitirse siendo parcial y condicional el abandono.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ejemplo, de los pasajeros que al tiempo del siniestro se hallasen á bordo y se hubiesen salvado, si fueren devengables por tal motivo, según las reglas del derecho común. No hay razón legal para que los haga suyos el asegurado. Vamos al tiempo dentro del cual puede hacerse el abandono.

Por punto general, el asegurado puede hacer el abandono y exigir la cantidad asegurada, desde el momento que consta la pérdida ó ha lugar á presumirla. Empero debe comunicar su resolución á los aseguradores dentro de seis meses, si la pérdida acaeció en el Mediterráneo; dentro un año si aconteció en en las Islas Azores, de Madera ó en cualquiera de las islas ó costas Occidentales de Africa ú Orientales de América; y antes de dos años, caso que hubiese tenido lugar en cualquiera otro punto más lejano (1). Estos plazos no empiezan á correr hasta que el accidente se hace notorio en el lugar de la residencia del asegurado, á no ser que se pruebe que á éste le fué comunicada la noticia por el Capitán, ó el consignatario ú otro corresponsal suyo (2). En el caso de apresamiento no corre el plazo respectivo hasta que se sepa el punto donde ha sido conducida la nave (3). Debe advertirse que en este caso puede el asegurado, y en su ausencia el Capitán, proceder por sí al rescate de las cosas aseguradas sin concurrencia del asegurador, ni esperar instrucciones suyas, cuando no hubiere tiempo para exigirlas. El asegurado hará notificar el convenio al asegurador, al momento que sea posible, y éste debe aceptarlo ó renunciarlo dentro de las veinticuatro horas. Si lo acepta, entregará en el acto la cantidad convenida para el rescate, y seguirá el seguro; si lo rehusa, pagará la cantidad asegurada y no conservará derecho sobre los efectos rescatados; entendiéndose que lo rehusa, si dentro de las veinticuatro horas siguientes á la notificación no lo acepta (4). Si el accidente es de inhabilitación de buque y el seguro recae sobre el cargamento, no tiene lugar el abandono hasta pasado cierto término que, para procurar la traslación y conducción de los efectos, se concede á los asegu-

(1) Arts. 904, 907 y 908 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 904 y 906 de id.
(3) Art. 905 de id.
(4) Arts. 917 y 918 de id.

radores, á contar desde que se les comunicó el accidente por el asegurado, quien debe verificarlo luego que llegue á su noticia. Ese término es de seis meses cuando la inhabilitación hubiese ocurrido en las naves que circundan la Europa, desde el Estrecho del Sud hasta el Bósforo, y un año, si en algún punto más lejano. Los mismos plazos respectivamente habrán de transcurrir para que pueda verificarse el abandono, si el accidente es de embargo ó detención forzada, á fin de dar lugar á los aseguradores para que vean si es posible remover el obstáculo que se opone al viaje de la nave (1). Inútil parece advertir que hasta que hayan finido estos plazos que se marcan para los casos de inhabilitación y embargo, no podrá correr el término que se concede al asegurado para hacer el abandono.

147.—*De las consecuencias de la indemnización.*—Efectuándose por causa de abandono, los aseguradores adquieren el dominio de las cosas abandonadas y la adquisición se retrotrae al día en que el asegurado notificó á aquéllos su resolución. Desde aquel momento quedan los aseguradores subrrogados en lugar del asegurado con respecto á dichas cosas; de consiguiente á ellos corresponderán las mejoras ó perjuicios que éstas experimenten; ellas podrán ejercer las acciones que competían al asegurado contra los que por dolo ó descuido causaron la pérdida, así como pedir la contribución, si hubiese lugar á ella, y en general, les competerán todas las acciones que por razón de las mismas cosas hubieran correspondido al asegurador (2). Si la indemnización es á consecuencia de la acción de avería, no habrá, por regla general, adquisición de dominio de parte de los aseguradores; pero sí se subrrogarán en lugar del asegurado respecto de las acciones que á éste compitieren por razón de la avería que han sufrido las cosas aseguradas, ya contra las personas culpables, ya para pedir la contribución si hubiere lugar. La adquisición de dominio parece que tendrá lugar cuando la

(1) Arts. 928 y 929 del antiguo Código de Comercio.
(2) Arts. 884 y 913 del antiguo Código de Comercio, y Recurso de injusticia notoria de 31 de Octubre de 1868 y de Casación de 28 de Junio de 1872. Conforme á esta sentencia, la nave, aunque inutilizada, no puede venderse por el Capitán después de hecho el abandono, puesto que de admitirse éste ó declarándose válido, se transfiere al asegurador su dominio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

indemnización se efectúe por razón de pérdida de parte de los efectos asegurados; en efecto, la analogía indica y la justicia dicta que si los efectos perdidos vienen á recobrarse en todo ó en parte, corresponde al asegurador que pagó su estimación.

148.—Vamos á ocuparnos de las obligaciones que contrae el asegurado. La principal obligación del asegurado, la que existe en todo caso y nace al momento de celebrado el contrato, es la de satisfacer la prima. Las demás son accidentales, nacen ó no según las circunstancias. La prima debe pagarse en la cantidad estipulada, sea cual fuere la suerte de los objetos asegurados (1); y por consiguiente no procederá la reducción de dicha cantidad, aunque el viaje termine ó el cargamento se alije en puerto más cercano que el designado en la póliza. Si se hubiese convenido que la prima aumentaría caso de sobrevenir guerra, sin determinar el tanto, se fijará por peritos (2). El pago deberá efectuarse á la época prefijada en la póliza; y si ella no contuviere semejante circunstancia, tendremos una obligación pura, y por lo mismo podrá exigirse desde luego su cumplimiento, ó, á lo más tardar, dentro de los diez días, á juzgar por analogía de lo que la ley establece sobre el pago de indemnización. Según observan los tratadistas, rara vez acontecerá que en este punto tenga que apelarse á los principios generales de derecho, porque caso de no haberse fijado en la póliza un término para el pago del premio, ó será porque se satisfizo en el acto, ó por haberse firmado un pagaré ú otro documento.

Las obligaciones accidentales, ó que, según las circunstancias, pueden pesar sobre el asegurado, son las siguientes: 1.ª Comunicar sin pérdida de tiempo á los aseguradores cuantas

(1) Puede suceder que sobreviniendo pérdida, no deba el asegurado pagar en todo ó en parte el premio ó prima; y será cuando ésta hubiese sido asegurada por los mismos aseguradores.

(2) Véase arts. 874 y 879 del antiguo Código de Comercio. Los autores del Código de Comercio anotado y concordado, creen que el término para el aumento del premio no empieza á correr hasta el rompimiento de las hostilidades, porque sólo desde entonces empiezan los riesgos de guerra; pero el rompimiento de las hostilidades, no es sino la señal visible de que hay guerra, y por lo mismo, desde el momento que exista la declaracion oficial, hay posibilidad de los riesgos, y debe, por lo mismo, empezar á correr aquel término. (Durán y Bas, ob. cit., nota á la pág. 436.)

noticias reciba sobre los daños y pérdidas que ocurran en las cosas aseguradas. 2.ª En los casos de naufragio y apresamiento, hacer las diligencias que permitan las circunstancias para salvar y recobrar los efectos asegurados, sin perjuicio del derecho de abandono y de la repetición de los gastos legítimos hasta donde alcance el valor de los efectos que se salvaron. 3.ª En el caso de inhabilitación del buque que conducía los géneros objeto del seguro, debe el asegurado practicar todas las diligencias posibles para conducir dichos géneros al puerto de su destino. 4.ª Sobreviniendo embargo ó detención forzada, el asegurado debe prestar á los aseguradores los auxilios que estén en su mano para conseguir el alzamiento, y hacer por sí mismo las gestiones convenientes, caso que por razón de la distancia no pueda ponerse de acuerdo con aquéllos (1). La falta de cumplimiento de estas obligaciones accidentales no privará de su acción al asegurado, pues que la ley no lo expresa, sino que dará al asegurador el derecho de reclamar los perjuicios (2).

149.—Veamos las causas que producen la nulidad total ó parcial del seguro, y de las que dan lugar á su rescisión ó modificación. Llamamos causas de nulidad á las que impiden que el contrato se produzca, ya sea en todo, ya en parte; y causas de rescisión, á las que invalidan total ó parcialmente, y ora de derecho, ora á instancia de parte, el contrato de seguros válidamente celebrado. Según el antiguo Código de Comercio, será nulo el seguro que se contraiga sobre: *A)* El flete del cargamento existente á bordo. *B)* Las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento. *C)* Los sueldos de la tripulación. *D)* Las cantidas tomadas á la gruesa. *E)* Los premios de los préstamos hechos á la gruesa. *F)* La vida de los pasajeros ó de los individuos del equipaje. *G)* Los géneros de ilícito comercio (3). En efecto, se ha hecho observar que el riesgo es de esencia del seguro y constituye la base fundamental de este contrato; por esto se ha dicho, que, según la naturaleza de este contrato, todo depende de los riesgos, así

(1) Arts. 877, 921, 924 y 929 del antiguo Código de Comercio.

(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, página 437.

(3) Art. 885 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

activa como pasivamente, y no se puede ganar ó perder sino en razón de los riesgos. No se puede asegurar sino lo que se corre riesgo de perder, y de ninguna manera la ganancia que se deja de hacer. El asegurado no puede sacar beneficio del daño ajeno, y el seguro no es un medio de adquirir, bastando que el asegurado sea indemnizado del daño real que ha sufrido, sin poder pretender jamás beneficio alguno á expensas de los aseguradores. *Detrimenti, non lucri præstatis fit* se había dicho antes con arreglo á las leyes Rodias. Tales son los principios en que se fundan las disposiciones del Código de Comercio relativas á la nulidad del seguro, bajo la idea de que el seguro fuese una garantía para una cosa expuesta á los accidentes de la navegación, ó para una pérdida real y no un juego de suerte ó azar (1).

Los jurisconsultos señalan siete causas de nulidad del seguro marítimo: 1.ª El recaer el seguro sobre cosas que la ley prohibe absolutamente asegurar (2), y en este caso, no cabe reclamación de perjuicios, porque ninguna de las partes puede decirse engañada (3). Se ha suscitado la cuestión de si podrá anularse la prohibición de la ley por medio de un pacto de la póliza, no habiendo inconveniente en algunos casos; pero en los en que está fundada la prohibición, en los intereses generales del comercio marítimo, siendo de derecho público, no pueden, por lo mismo, derogarla los particulares. 2.ª Causa de nulidad. El hallarse ya asegurada la cosa por todo el valor asegurable, ó bien afecta á un préstamo á la gruesa, pues que entonces faltan los riesgos que son circunstancia esencial para el contrato de seguros. Ya se concibe que si el primer seguro no cubre más que una parte asegurable de la cosa, el que siga subsistirá en la restante (4). Esta causa de nulidad viene á parar á la anterior, pero se distingue un tanto de ésta por lo que

(1) Véanse los comentarios á los arts. 885 y sigs., abundantes en recomendable doctrina, casos prácticos, etc., que aparecen en la edición *Código de Comercio*, comentado por una Sociedad de Abogados. Barcelona, librería de Esteban Pujol, 1864.

(2) Martí de Eixalá y Durán y Bas, pág. 412, núm. 351.

(3) Art. 885 del antiguo Código de Comercio.

(4) Arts. 837, 854 y 891 de id.

mira á las consecuencias. En efecto; si el asegurador de cosa ya asegurada no procedió con fraude, tiene derecho, á pesar de la nulidad del contrato, á percibir $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada á título de indemnización, y hasta el precio total si el asegurado no le intimare la nulidad antes que la nave y el cargamento lleguen al puerto de su destino (1). 3.ª Cuando se hubiere asegurado la cosa por un valor que no tenía. En este caso, hay nulidad en cuanto al exceso. Si entre ambas partes obraron en fraude de la ley, no procede reclamación alguna. Si el fraude estuvo únicamente de parte del asegurado, pagará también el premio íntegro del exceso, no obstante que en cuanto á él no exista ni pueda existir el seguro. Ahora, si hubo error de parte del mismo, no deberá satisfacer más que el $\frac{1}{2}$ por 100 por lo que respecta á dicha parte excedente (2). 4.ª El haberse contraído el seguro con conocimiento de haber perecido ó llegado á puerto las cosas aseguradas. Si los efectos habían llegado á buen puerto y el asegurador lo sabía, además de no tener derecho á la prima, es multado en una quinta parte de la cantidad asegurada; y en el supuesto de que fueren dos ó más los aseguradores, y uno de ellos hubiese obrado de buena fe, percibirá la prima, no del asegurado, sino de los aseguradores que procedieron dolosamente. Si al contrario, habían perecido los efectos y lo sabía el asegurado, no obstante la nulidad del contrato, pagará la prima por entero y será multado en una quinta parte del valor asegurado, sin perjuicio, tanto en éste como en el otro caso, de las penas que imponen las leyes á la estafa (3). 5.ª La circunstancia de ser el seguro contraído con fecha posterior á la pérdida de las cosas aseguradas ó al arribo de ellas al puerto de su destino, siempre que desde el suceso al contrato hubiesen transcurrido tantas horas cuantas leguas españolas hubiese por el camino más corto desde el lugar donde aquél se celebró hasta el punto

(1) Arts. 891 y 892 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 851 y 857 de id.

(3) Arts. 896, 897, 898 y 899 del antiguo Código de Comercio. Opina Martí de Eixalá, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 439, que lo mismo será aplicable al caso que los efectos asegurados ó el buque hubiesen sufrido avería. Pardessus, núm. 883, tomo III.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

del arribo ó pérdida. La introducción y uso universal de la telegrafía eléctrica, ha destruído completamente la base de que había partido la ley (1). En tal caso tendremos la nulidad del contrato, pero sin ulteriores consecuencias, porque si bien la sola posibilidad de que se tuviera conocimiento de lo que las partes debían ignorar, atendida la naturaleza del contrato, es razón bastante para negarle toda fuerza legal, la presunción que resulta de la posibilidad no es suficiente en el derecho para argüir la mala fe (2). Además, esta causa de nulidad á diferenciado de las que preceden, puede renunciarse; lo que se efectúa expresando que se contrae el seguro sobre *buenas ó malas noticias* (3). 6.ª Cuando el asegurado cometiere fraude en cualquiera de las cláusulas del contrato, concibiéndolas en oposición con el conocimiento, pues que todas las cláusulas ó indicaciones de aquél que tienen relación con el último, interesan para calcular la naturaleza y extensión de los riesgos. En este caso, el asegurador percibirá el $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada (4). 7.ª Si el asegurado pertenece á nación enemiga y no se

(1) Véase además de las obras citadas sobre seguros marítimos: Cauvet, *Traité sur les assurances maritimes comprenant la matière des assurances, du contrat à la grosse et des averies*, 1862, 2 vol.—Sacerdoti, *Il contratto d'assicurazione*, 1874-1878.—Clauzonne, *Etude sur les assurances maritimes*, 1875.—Arthur Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*.—Hœchster y Sacré, *Manuel de Droit commercial maritime français et etranger*, 1875, 2 vol. Acerca de la influencia de la telegrafía eléctrica en las relaciones del Derecho, véase F. Serafini, *Le telegraphe dans ses relations avec la jurisprudence civile et commerciale, traduit et annoté*, por Lavialle de Lameillière, 1863.

(2) Arts. 893 y 894 del antiguo Código de Comercio. Locré, comentarios al art. 365 del Código de Comercio francés, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, pág. 439.

(3) Art. 895 de id.

(4) Arts. 887 y 890 del antiguo Código de Comercio. Esta disposición general, observa Martí de Eixalá, no es aplicable, como se previene ya en el mismo art. 887, al caso de la falsedad en la valoración, sobre el cual se dispone especialmente. Además es de notar que la misma disposición, tal como se halla concebida, no está en armonía, ni con la naturaleza del contrato, ni con las demás disposiciones que recaen sobre la materia; en primer lugar, porque excluye el caso de simple error, el cual había de ser motivo de nulidad, pues que existiendo, resulta que el asegurador no ha podido calcular los riesgos á causa de un descuido ajeno; en segundo lugar, porque si hay razón para que el asegurado pague el total premio del seguro cuando cometió fraude en la valoración, debía condenársele á lo mismo cuando el fraude recayere sobre otra cláusula, cuya exactitud no será tal vez menos interesante para el asegurador.

advirtió esta circunstancia al asegurador la nulidad, en semejante caso, no se efectúa de derecho, sino que se declara en virtud de la demanda del asegurador, quien entonces percibe un $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada (1), En esta causa de nulidad no distingue la ley entre la omisión, el error y el fraude.

150.—Vamos á los casos de rescisión ó modificación del seguro (2): 1.º La falta absoluta de los riesgos ó el exponerse la cosa asegurada á otros distintos de los que fueron objeto del contrato. Por ejemplo, si los objetos asegurados no se cargaron ó se hizo el transporte con distinto buque; si la expedición no se efectuare, ó lo que es lo mismo, se emprendiere un viaje distinto; á lo que se equipara el permanecer la nave un año sin hacerse á la vela para el punto designado en la póliza. En cualquiera de estos casos y otros semejantes tiene lugar la rescisión total, y el asegurador percibe el $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada (3). Ya se concibe que la rescisión sea parcial, cuando se hubieren cargado parte de las cosas aseguradas ó bien algunas en el buque designado en el contrato, y las restantes en otro distinto. De ahí es que si se contrató el seguro de un cargamento que debía distribuirse entre varios buques, fijando la cantidad asegurada sobre cada uno de ellos y se redujo á menor número de buques, el contrato subsistirá tan sólo con respecto á las cantidades aseguradas sobre las que recibieron la carga; y en cuanto á las sumas aseguradas sobre los demás quedará invalidada, abonándose á los aseguradores el $\frac{1}{2}$ por 100 (4).

(1) Arts. 888 y 890 del antiguo Código de Comercio.

(2) Véase González Huebra, *Derecho mercantil*, tomo II, págs. 198 á 202. Martí de Eixalá y Durán y Bas, págs. 440 y sigs. La Serna y Reus, *Código de Comercio anotado y concordado*, edic. de 1878, págs. 363 y sigs.

(3) Arts. 889 y 890 del antiguo Código de Comercio. Hacen notar Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 440, que la invalidación es de derecho, y de consiguiente se declarará aunque la instancia sea de parte del asegurado. No hay dificultad cuando no existen de todo punto los riesgos, pues que, faltando la circunstancia esencial al contrato, éste deja de existir como en el caso de condición resolutoria; tampoco debe haberla en el supuesto de ser distintos los riesgos, pues que faltan aquéllos que tenía por objeto el seguro. Esto mismo nos indican las palabras, *Será nulo el seguro*, de que se vale el art. 889, y así lo exigen las necesidades del comercio.

(4) Art. 869 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

En el mismo supuesto, si no hay la circunstancia de haberse fijado la cantidad que se aseguraba sobre cada buque, se entiende haberse dejado al arbitrio del asegurador la distribución de la carga y hasta con la facultad de colocarla toda en uno de los buques designados (1). También tendremos rescisión parcial por la misma causa, en el caso de que, hallándose asegurado el cargamento de una nave para viaje redondo, no trajere éste retorno; pero entonces los aseguradores, además del premio total correspondiente al viaje de ida, tienen derecho á las dos terceras partes del de vuelta (2). 2.° Tiene también lugar la rescisión del seguro, siempre que después de haber comenzado los riesgos se cambia su naturaleza ó carácter por una resolución del asegurado ó del Capitán que no sea consecuencia de un accidente marítimo; por ejemplo, cambio de viaje, de derrotero, de buque, separación voluntaria de un convoy, habiendo estipulado el ir en conserva con él (3). Desde la resolución arbitraria cesan los riesgos de los aseguradores, quienes, sin embargo, tienen derecho al total de la prima. Respecto del tiempo anterior, el contrato subsiste, y de consiguiente, el asegurado puede reclamar la indemnización por las averías que durante el mismo tiempo hubiesen sufrido las cosas aseguradas (4). 3.° La inhabilitación de la nave, antes de hacerse á la vela, da derecho á los aseguradores del cargamento para provocar la rescisión, pagando las averías que éste ha sufrido (5), y no fijándose en la ley un plazo para usar de este recurso, creen los tratadistas que no deberá entenderse que han renunciado á él, y por consecuencia, que eligen la continuación del contrato, mientras no existe el conocimiento, cierto ó presunto, de la pérdida ó avería de las cosas aseguradas. 4.° La quiebra del asegurador da derecho al asegurado para pedir la rescisión, si aquél ó los administradores de la quiebra no dan fianzas dentro de los

(1) Art. 868 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 886 de id.
(3) Se llama *conserva* la unión de embarcaciones que siguen el mismo camino, ya sea durante todo él, ya sólo hasta cierto trecho, con el objeto de prestarse socorro mutuo caso de peligro. Véase Bacardi, *Diccionario del derecho marítimo de España*, artículo *Conserva*, pág. 269.
(4) Arts. 862, 863 y 875 del antiguo Código de Comercio.
(5) Art. 870 de id.

tres días inmediatos á aquel en que se les hubiere requerido al efecto. Igual derecho da al asegurador la quiebra del asegurado, cuando no estuviere satisfecha la prima (1). En uno y otro caso, es evidente que la acción deberá instituirse antes del conocimiento, cierto ó presunto, de la suerte que ha habido á las cosas aseguradas (2). 5.° Es, por fin, causa ó motivo de rescisión el ser la nave de las que habitualmente se ocupan en el contrabando, mientras se justifique el daño que la provino de haberlo hecho (3).

151.—Vamos á ocuparnos ahora del abandono de las cosas aseguradas (4). Se ha definido el abandono, 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 (5). Introducido para salir al encuentro de las dificultades que ocurren frecuentemente en el cálculo y apreciación de las pérdidas, tiene su explicación en que lo que se propuso el asegurado al celebrar el contrato, fué asegurar su capital, y no sería conforme á este fin que se le obligara á quedar con restos que él no pudiera utilizar. Como que el contrato de seguro no tiene, respecto al asegurado, por objeto hacer ganancias, sino evitar pérdidas, de aquí las limitaciones que á su extensión y en sus formas establece el Código de Comercio (6). Según éste, el asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas en los casos determinados expresamente por la ley, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigiendo de éstos las cantidades que aseguraron sobre ellas. El abandono tiene lugar en los casos de apresamiento (7), naufra-

(1) Art. 886 del antiguo Código de Comercio.
(2) Martí de Eixalá y Burán y Bas, ob. cit., pág. 442.
(3) Art. 888 del antiguo Código de Comercio.
(4) Véase además de las obras citadas en este capítulo, que se ocupan del seguro marítimo, la especial de Gouse, *Effets de l'abandon du navire et du fret*, París, 1872.
(5) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 368.
(6) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. cit., pág. 368.
(7) Acerca de las presas marítimas, además de las obras citadas en capítulos anteriores, pueden consultarse: artículos *Presas* y *Apresamiento* del *Dic-*

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

gio, rotura ó varamiento de la nave que la inhabilite para navegar, embargo ó detención por orden del Gobierno propio ó extranjero, pérdida total de las cosas aseguradas, deterioración de las mismas que disminuya su valor en las tres cuartas partes á lo menos de su totalidad. Todos los demás daños se reputarán averías, y se soportarán por quien corresponda, según los términos en que haya contratado el seguro (1). El abandono es un remedio extraordinario que sólo debe admitirse con mucha circunspección, pues pudiera causar la ruina de los aseguradores; por eso ha tenido cuidado el legislador de expresar los casos en que ha de dársele cabida, los cuales son limitativos, y no puede dárseles mayor extensión que la que expresa el Código (2).

Conforme se ha dicho anteriormente, la acción de abandono no compete sino por pérdidas ocurridas después de comenzado el viaje (3) El abandono no puede ser parcial ni condicional, sino que han de comprenderse en él todos los efectos asegurados (4). No será admisible el abandono, si no se hace saber á los aseguradores dentro de los seis meses siguientes á la fecha en que se recibió la noticia de la pérdida acaecida en los puertos y costas de Europa, y en los de Asia y Africa que están en el Mediterráneo.

Este término será de un año para las pérdidas que sucedan en las islas Azores, de Madera, islas y costas Occidentales de Africa y Orientales de América, y será de dos sucediendo en cualquiera otra parte del mundo más lejana (5). Con respecto á los casos de apresamiento, correrán los términos indicados

cionario del Derecho marítimo de España, por Bacardi, y además Deloulade, *Des prises maritimes*, Paris, 1875.—Dufriche-Foulaines, *Code des prises maritimes et du commerce*, 1804, 2 vol.—Guichard, *Code des prises maritimes et des armements en course*, Paris, 1800, 2 vol.—Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes*, 1859, 2 vol., y las obras de Lebeau, *Code de bris, naufrages et echouements*, 1844 y *Code des prises maritimes*, 4 vol.

(1) Arts. 900 y 901 del antiguo Código de Comercio.

(2) *Comentarios al Código antiguo*, por una Sociedad de Abogados. *Código de Comercio comentado*, por una Sociedad de Abogados. Barcelona. Esteban Pujal; 1864, págs. 288 y sigs.

(3) Art. 902 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 903 de id.

(5) Art. 904 de id.

desde que se recibió la noticia de haber sido conducida la nave á cualquiera de los puertos situados en alguna de las costas mencionadas (1). Tendráse por recibida la noticia para la prescripción de los plazos que se han prefijado, desde que se haga notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó se le pruebe por cualquier modo legal que le dieron aviso del suceso el Capitán, el consignatario ó cualquier otro corresponsal suyo (2). Queda al arbitrio del asegurado renunciar el transcurso de estos plazos y hacer el abandono ó exigir las cantidades aseguradas desde que pudo hacer constar la pérdida de los efectos que hizo asegurar (3). En este sentido se ha declarado que si la pérdida del buque incendiado y echado á pique á cañonazos apareció desde luego realmente total para los efectos del abandono, por más que fuera admisible la posibilidad de sacarle á flote en un tiempo más ó menos largo, ó con mayores ó menores deterioros, no debe ser sometido á estas contingencias el asegurado para obligarle á dilatar de una manera indefinida el ejercicio de aquel derecho (4). Después que haya transcurrido un año sin recibirse noticias de la nave en los viajes ordinarios ó dos en los largos, podrá el asegurado hacer el abandono y pedir á los aseguradores el pago de los efectos comprendidos en el seguro sin necesidad de probar su pérdida, cuyo derecho debe ejercerse en los plazos prefijados en el artículo 904 (5). No obstará que el seguro se haya hecho por tiempo limitado para que pueda hacerse el abandono cuando en los plazos determinados en el art. 908 no se hubiere recibido noticia de la nave, salva la prueba que puedan hacer los aseguradores de que la pérdida ocurrió después de haber espirado

(1) Art. 905 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 906 de id.

(3) Art. 907 de id.

(4) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 10 de Junio de 1885, tomo LVIII de la *Colección de Jurisprudencia civil* de la *Revista de Legislación y Jurisprudencia*, pág. 48.

(5) Art. 908 del antiguo Código de Comercio. Ya se ha indicado que se reputan viajes largos para la aplicación de este artículo, todos los que no sean para cualquiera de los puertos de Europa; para los de Asia y Africa en el Mediterráneo, ó para los de América situados más acá de los Ríos de la Plata y San Lorenzo y las islas intermedias entre las costas de España y los países marcados en esta designación. (Art. 909 de id.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

su responsabilidad (1). Al tiempo de hacer el asegurado el abandono, debe declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos, y hasta que haya hecho esta declaración no empezará á correr el plazo en que deba ser reintegrado del valor de los efectos (2). Si el asegurado cometiere fraude en la declaración que prescribe el art. 911, perderá todos los derechos que le competían por el seguro, sin dejar de ser responsable á pagar los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida (3). Admitido el abandono, ó declarándose válido en juicio, se transfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas (4), correspondiéndole las mejoras ó perjuicios que en ellas sobrevengan desde el momento en que se propuso el abandono (5). El regreso de la nave después de admitido el abandono, no exonera á los aseguradores del pago de los efectos abandonados (6). Se comprende en el abandono de la nave el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipación, y se considerará como pertenencia de los aseguradores bajo la reserva del derecho que compete á los prestadores á la gruesa, al equipaje por sus sueldos y al acreedor que hubiere hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualesquiera gastos causados en el último viaje (7). El abandono de las cosas aseguradas no puede hacerse sino por el mismo propietario, por el Comisionado que hizo el seguro, ó por otra persona especialmente autorizada por el mismo propietario (8). En caso de apresamiento de la nave, pueden el asegurado, y el Capitán en

(1) Art. 910 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 911 de id.
(3) Art. 912 de id.
(4) Esta cuestión en el terreno doctrinal se trata en Gerolamo Boccardo, *Dizionario universale di Economia politica é commercio*, Milano, 1881, vol. 1.°, artículo *Abbandono di navi e merci assicurate*, pág. 5. *Effetti dell'abbandono.*
(5) Art. 913 del antiguo Código de Comercio.
(6) Art. 914 de id.
(7) Art. 915 del antiguo Código de Comercio. Igualmente se tratan con extensión estas materias en los artículos *Armateur, Capitaine, Assurance maritime* y *Delaissement* del *Dictionnaire de Droit commercial* de Goujet Merger, tomo I, 1877.
(8) Art. 916 de id.

su ausencia, proceder por sí al rescate de las cosas comprendidas en el seguro, sin concurrencia del asegurador, ni esperar instrucciones suyas cuando no haya tiempo para exigirlas, quedando en la obligación de hacerle notificar el convenio hecho desde luego que haya ocasión para verificarlo (1). El asegurador podrá aceptar ó renunciar al convenio celebrado por el Capitán ó el asegurado, intimando á éste su resolución en las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio aceptándolo, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y continuarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme á los pactos de la póliza del seguro (2).

Desaprobando el convenio ejecutará el pago de la cantidad asegurada, y no conservará derecho alguno sobre los efectos rescatados.

Si no manifestare su resolución en el término prefijado, se entenderá que ha renunciado al convenio (3).

Cuando por efecto de haberse represado la nave se reintegrase el asegurado en la propiedad de sus efectos, se tendrán por avería todos los perjuicios y gastos causados por su pérdida y será de cuenta del asegurador satisfacerlos (4).

Si á consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados á la posesión de un tercero, podrá el asegurado usar del derecho de abandono (5).

(1) Art. 917 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 918 del antiguo Código de Comercio. Observan los comentaristas del antiguo Código, La Serna y Reus, que, aunque por regla general el asegurado no puede exigir la cantidad del seguro sino abandonando los efectos asegurados, aquí se establece lo contrario, es decir, tiene el asegurado derecho á pedir el seguro y retener los efectos rescatados, porque la ley le considera en este caso como un tercer comprador de lo que se le había apresado. (La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, página 374.)
(3) Art. 918 de id.
(4) Art. 919 de id.
(5) Art. 920 del antiguo Código de Comercio. Para mayor ilustración del contenido de este artículo y del anterior, se ha hecho notar por ilustres comentaristas el contexto de los artículos 38 y 39 de la ley 4.ª, tit. 8.°, libro 6.° de la Novísima Recopilación. En el 38 se dispone que toda embarcación de españoles, que, apresada por los enemigos de la corona, fuese represada por los buques de la Real Armada ó por corsarios particulares, se devuelva á los dueños á quienes perteneciese; no resultando que en su carga tengan intereses los enemigos y que los buques de la Armada no perciban cosa alguna

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

En los casos de naufragio y apresamiento tiene obligación el asegurado de hacer las diligencias que permitan las circunstancias para salvar ó recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le competa hacer á su tiempo. Los gastos legítimos hechos en el recobro, serán de cuenta de los aseguradores hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salven, sobre los cuales se harán efectivos por los trámites de derecho en defecto de pago (1). No se admitirá el abandono por causa de inhabilitación para navegar, siempre que el daño ocurrido en la nave fuera tal que se la pueda rehabilitar para su viaje (2). Verificándose la rehabilitación, responderán solamente los aseguradores de los gastos ocasionados por el encalle ú otro daño que la nave hubiere recibido (3). Quedando absolutamente inhabilitado el buque para la navegación, se practicarán por los interesados en el cargamento que se hallen presentes, ó en ausencia de ellos por el Capitán, todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino (4). Correrán de cuenta del asegurador los riesgos del trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se alijen los efectos en el lugar designado en la póliza del seguro (5). Asimismo son responsables los aseguradores de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque excedente de flete y todos los demás gastos causados para trasbordar el cargamento (6). Si no se hubiere encontrado nave para transportar hasta su destino los efectos asegurados, podrá el propietario hacer el abandono (7).

por la represa. En el 39 se ordena que todo corsario que represe un buque nacional, en el término de veinticuatro horas de su apresamiento será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado; y que si la represa se ha hecho pasadas las venticuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de ella. (La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio.*)

(1) Art. 921 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 922 de íd.

(3) Art. 923 de íd.

(4) Art. 924 del antiguo Código de Comercio; véase además el 927 del mismo.

(5) Art. 925 de íd.

(6) Art. 926 del antiguo Código de Comercio.

(7) Art. 927 de íd; y la razón la dan los comentaristas La Serna y Reus, porque la imposibilidad del trasbordo de los efectos equivale á su pérdida, (*Comentarios al antiguo Código de Comercio*, pág. 376.)

Los aseguradores tienen para evacuar el trasbordo y conducción de los efectos el término de seis meses, si la inhabilitación de la nave hubiere ocurrido en los mares que circundan la Europa desde el Estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año si se hubiere verificado en lugar más apartado, contándose estos plazos desde el día en que se les hubiere intimado por el asegurado el acaecimiento (1). En caso de interrumpirse el viaje del buque por embargo ó detención forzada, lo comunicará el asegurado á los aseguradores luego que llegue á su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan transcurrido los mismos plazos prefijados en el artículo anterior. Los asegurados están obligados á prestar á los aseguradores los auxilios que estén en su mano para conseguir que se alze el embargo, y deberán hacer por sí mismos las gestiones convenientes á este fin, en caso de que por hallarse los aseguradores en país remoto no puedan obrar desde luego de común acuerdo (2).

(1) Art. 928 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 929 del antiguo Código de Comercio. Véanse las disposiciones Aduaneras sobre buques y mercancías abandonadas, pero procurando no confundir el *abandono* en derecho mercantil con el fiscal, pues éste se considera cuando los interesados manifiestan por escrito que no les acomoda pagar los derechos señalados por el Arancel de Aduanas; segundo, cuando hubiesen estado almacenados los géneros durante cierto término en las Aduanas establecidas en puertos en que existen depósitos comerciales y durante otro tiempo en los que no hubiese depósitos, sin presentar los dueños ó consignatarios la declaración prevenida en instrucciones, ó que en dicho plazo no quieran satisfacer los derechos de entrada; y tercero, cuando hay abandono de hecho. (Véase *Práctica en los reconocimientos* y *Despachos de Aduanas escritos para los aspirantes de Vistas*, por D. Romualdo López Ballesteros, Madrid. Establecimiento tipográfico de Santiago Saunaque, 1850; págs. 70 y 71.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO XII

De los seguros marítimos, segun el vigente Código de Comercio.—Motivos y fundamentos.—De la forma del contrato de seguros marítimos.—De las cosas que pueden ser aseguradas y de su evaluación.—Obligaciones entre el asegurador y asegurado.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.—Del abandono de las cosas aseguradas.

Derecho vigente.

152.—Respecto al seguro marítimo, cuya naturaleza y efectos quedan indicados, concede el vigente Código de Comercio una gran amplitud al permitir que puedan celebrarse sobre cuanto sea materia de transacciones mercantiles y se halle sujeto á los riesgos de la navegación, con tal de que su valor pueda determinarse fijamente. Es innegable que el contrato de seguros marítimos se encontraba en el antiguo Código de Comercio materialmente aprisionado por limitaciones y prohibiciones que ahogaban la acción creadora del espíritu mercantil. Para convencerse de esta verdad, basta recordar que el Código antiguo prohibe 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 vigente Código, 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 del cargamento existente á bordo, son cosas que tienen existencia jurídica real y positiva; que se hallan expuestas 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 mutuatario 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 reune los caracteres esenciales del seguro marítimo, como no ha podido menos de reconocer uno de los más doctos jurisconsultos 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 tienen 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 será este argumento ba-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

sado 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 vigente Código 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 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 infiérese 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 antiguo declaran nulo el seguro contraído sobre estas cosas.

Verdad es que el Código vigente mantiene la naturaleza del seguro marítimo cuando recae sobre la vida de tripulantes y pasajeros; pero esta declaración, así como el no hacerse mérito del seguro sobre la libertad de los navegantes, significa solamente que los seguros sobre la libertad y sobre la vida de las personas, no se rigen por los principios del seguro marítimo, con los cuales no tiene analogía alguna, sino por las reglas establecidas al tratar de los seguros sobre la vida y otros especiales.

Pasando á los cambios que se introducen en la doctrina del Código, aclarándola y completándola para que presente un conjunto sistemático y armónico acerca de este importantísimo contrato, se han hecho desaparecer todos ó casi todos los defectos é imperfecciones que habían puesto de relieve la

práctica de los negocios y la crítica de los jurisconsultos.

Una rápida enumeración de las principales innovaciones de esta clase que introduce el vigente Código, bastará para demostrar la perfección que en el mismo alcanza la doctrina sobre seguros marítimos, comparada con la que ha regido en el Código antiguo.

Se ha dudado en qué casos y con qué circunstancias podía el buque ser objeto del seguro; y el Código vigente declara que puede serlo hallándose en lastre ó cargado, anclado en el puerto ó en viaje, y que también es asegurable la máquina en los buques de vapor.

Se acusa al Código antiguo de falta de lógica y de sistema por no establecer distinción alguna entre los motivos que hayan inducido al asegurado á dar una estimación exagerada á los efectos, fundándose la acusación en que no sólo se equiparan el error y el fraude ó dolo, sino que sale más perjudicado el que obró por equivocación, que el que procedió con malicia; y el Código vigente, reconociendo la evidente justicia de esta objeción, establece que si la exageración en el valor de los efectos asegurados procediere de error, se reduzca el valor del seguro á su verdadera estimación, en los mismos términos establecidos actualmente, y que, si procediere de fraude, sea nulo el seguro para el asegurado, ganando el asegurador el premio convenido.

El art. 864 del Código antiguo envuelve una evidente contradicción, pues en la primera parte dispone que no responden los aseguradores de los daños que sobrevengan á la nave por no llevar en regla los documentos que prescriben las Ordenanzas de Marina, y en la segunda, por el contrario, les hace responsables de los perjuicios que esta falta pueda causar al cargamento; cuya contradicción desaparece en el vigente con la supresión de este último extremo.

De poco equitativa se ha calificado la disposición que atribuye al asegurador las dos terceras partes del premio correspondiente á la vuelta, en los seguros de carga por viaje redondo, cuando traiga menos de dicha cantidad; y el Código vigente, comprendiéndolo así, dispone que en este caso se rebajará el premio en proporción al cargamento que trajere,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

abonándose además al asegurador ½ por 100 de la parte que dejare de conducir.

No determina tampoco el Código antiguo cuándo ha de comunicar el asegurado al asegurador las noticias que reciba sobre los daños ó perdida de las cosas aseguradas; cuya omisión subsana el vigente, extendiendo la obligación á todo lo referente al curso de la navegación.

Por demasiado absolutos se tienen los términos con que el Código antiguo prohibe el seguro sobre géneros de ilícito comercio; y en el vigente se limita esta prohibición á aquellos cuya introducción esté prohibida en el país del pabellón del buque.

La facilidad de las comunicaciones y la aplicación de la electricidad á la correspondencia telegráfica, hacen absurda la presunción establecida en el Código antiguo para saber cuándo se tiene noticia del arribo de las cosas aseguradas al puerto donde tienen su consignación; y el Código vigente, fundándose en que aquel portentoso invento ha cambiado radicalmente las condiciones de la vida social, asienta sobre otras bases, inspiradas en estos grandes cambios, la indicada presunción legal.

Ofrece duda si es aplicable al asegurador lo dispuesto respecto del asegurado cuando contratare el seguro por medio de comisionado, sabiendo la pérdida total ó parcial de las cosas aseguradas, y si rige, por el contrario, respecto de los asegurados lo prevenido acerca de los aseguradores en el caso de que, siendo varios, hubiere procedido alguno de buena fe; y el Código vigente resuelve ambas dudas, declarando, en cada caso, que lo dispuesto respecto del asegurado se entienda aplicable al asegurador y viceversa.

Equipara el Código antiguo 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, dicho 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 cualquiera otro accidente del mar. El Código vigente pone término á esta incertidumbre, declarando que un buque queda inhabilitado para continuar el viaje al puerto de su destino, si los gastos para desencallarlo, ponerlo á flote ó repararlo excedieren de las tres cuartas partes del valor en que estuviere asegurado; y añade el Código vigente 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.

Del propio modo se halla deficiente el Código antiguo en un punto de la mayor importancia, pues concediendo al asegurado el derecho de hacer abandono del buque, después de haber transcurrido dicho plazo sin recibir noticia del mismo, prescinde de la justificación de esta falta de noticia, que es un requisito esencial para hacer uso de aquel derecho; y el vigente llena también esta omisión, describiendo la manera de producir una completa justificación de este hecho negativo.

Tampoco resultan bien determinados y deslindados en el Código antiguo dos actos que importa sobremanera distinguir con referencia á la acción de abandono, que son, á saber: el propósito de los aseguradores de ejercer este derecho, y la reclamación formal del abandono de los efectos asegurados, verificada con los requisitos prevenidos en el mismo Código, los cuales son necesarios para que el abandono quede definitivamente hecho á favor del asegurador y produzca todos los efectos legales. Mas aunque el Código reconoce implícitamente esta distinción entre aquellos dos actos, no la señala con la debida claridad, como lo demuestra la circunstancia de fijar solamente plazos para que el asegurado ponga en conocimiento del asegurador el propósito de hacer el abandono, dejando al arbitrio del primero la época ó el tiempo en que ha de formalizarlo, con las solemnidades requeridas, en favor del asegurado; lo cual, además de producir cierta confusión, nociva siempre á los intereses mercantiles, perjudica notablemente al asegurador, que entre tanto carece de los datos y documentos necesarios para considerar admisible ó no la reclamación. El

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Código vigente concluye con esta incertidumbre y confusión, fijando dos plazos distintos; uno para que el asegurado ponga en conocimiento del asegurador el propósito de hacer el abandono, que es siempre el mismo, cualquiera que sea el punto en que haya ocurrido el siniestro, y otro para formalizarlo, que varía según el lugar en que haya sobrevenido la pérdida de los efectos asegurados.

Por último, el Código vigente ha llenado otra omisión del antiguo respecto al plazo dentro del cual debe pagarse el importe del seguro, cuando no se hubiere fijado en la póliza, y este término se ha fijado en sesenta días, contados desde que el asegurador admitió solemnemente el abandono ó desde que fué declarado admisible en juicio.

Además de estas innovaciones que contiene el vigente, completan la doctrina sobre tan importante materia varias disposiciones relacionadas con la justificación y liquidación de las averías.

Tales son las que señalan el lugar en donde debe procederse á la liquidación de la indemnización del seguro y el máximum que pueda exigirse por la de los buques; las que atribuyen al naviero ó Capitán la facultad de practicar ó no la reparación que necesitare el buque, y al asegurador la de descontar el valor del que se hubiere inhabilitado ó de los restos del que se hubiere perdido, cuando el asegurado no hiciere la correspondiente declaración de abandono; las que establecen los trámites para reclamar del asegurador los gastos á que ascienda la avería gruesa satisfecha por el asegurado, no pudiendo éste en ningún caso exigir mayor suma que la que importe el valor total del seguro; y las que tratan de la justificación y valuación de las averías simples sobrevenidas en mercaderías aseguradas; disposiciones todas basadas en los principios fundamentales del contrato de seguros y en las prácticas y costumbres del comercio marítimo.

Derecho vigente.

De la forma del contrato de seguros marítimos.

153.—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 (1).

La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, los requisitos siguientes:

1.º Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.

2.º Nombre, apellidos y domicilio del asegurador y asegurado.

3.º 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.

4.º Nombre, puerto, pabellón, matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados.

5.º Nombre, apellido y domicilio del Capitán.

6.º Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas.

7.º Puerto de donde el buque ha partido ó debe partir.

8.º Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo.

9.º Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.

10. Número de los fardos ó bultos de cualquier clase, y sus marcas, si las tuvieren.

11. Epoca 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 (2).

Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los agentes

(1) Art. 737 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 738 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

consulares en el extranjero, siendo españoles los contratantes ó alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubiebieren verificado con intervención de corredor (1).

En un mismo contrato y en una misma póliza podrá comprenderse el seguro del buque y 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 (2).

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 sufriere 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 (3).

Las pólizas del seguro podrán extenderse é la orden del asegurado, en cuyo caso serán endosables (4).

De las cosas que pueden ser aseguradas, y de su evaluación.

154.—Podrán ser objeto del seguro marítimo:

1.º El casco del buque en lastre ó cargado, en puerto ó en viaje.

2.º El aparejo.

3.º La máquina, siendo el buque de vapor.

4.º Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.

5.º Víveres y combustible.

6.º Las cantidades dadas á la gruesa.

7.º El importe de los fletes y el beneficio probable.

(1) Art. 739 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 740 de id.
(3) Art. 741 de id.
(4) Art. 742 de id.

8.º Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor puede fijarse en cantidad determinada (1).

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 (2).

Si se expresare genéricamente en la póliza que el seguro se hacía sobre el buque, se entenderán comprendidos en él las máquinas, aparejo, pertrechos, cuando esté adscrito al buque; pero no su cargamento, aunque pertenezca al mismo naviero.

En el seguro genérico de mercaderías no se reputarán comprendidos los metales amonedados ó en lingotes, las piedras preciosas ni las municiones de guerra (3).

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 (4).

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 (5).

El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrán de consignarse en la póliza:

1.º La cantidad determinada en que fija el asegurado el beneficio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino.

2.º 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 (6).

(1) Art. 743 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 744 de id.
(3) Art. 745 de id.
(4) Art. 746 de id.
(5) Art. 747 de id.
(6) Art. 748 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Podrá el asegurador hacer reasegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo ó en parte, con el mismo ó diferente premio; así como el asegurado podrá también asegurar el coste del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador (1).

Si el Capitán contratare el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que los porteare, se dejará siempre un 10 por 100 á su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario (2).

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 (3).

La suscrición 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 dolo 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, $\frac{1}{2}$ por 100 de este exceso.

Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegurador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda (4).

La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se

(1) Art. 749 del vigente Código de Comercio
(2) Art. 750 de id.
(3) Art. 751 de id.
(4) Art. 752 de id.

hubiere fijado en extranjera, se hará al curso corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza (1).

Si al tiempo de realizarse el contrato no se hubiere fijado con especificación el valor de las cosas aseguradas, se determinará éste:

1.º Por las facturas de consignación.

2.º 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 hiciere sólo por permuta, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida, con todos los gastos (2).

Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.

155.—Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por alguna de las causas siguientes:

1.º Varada ó empeño del buque, con rotura ó sin ella.
2.º Temporal.
3.º Naufragio.
4.º Abordaje fortuito.
5.º Cambio de derrota durante el viaje ó de buque.
6.º Echazón.
7.º 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.
8.º Apresamiento.
9.º Saqueo.
10. Declaración de guerra.
11. Embargo por orden del Gobierno.

(1) Art. 753 del vigente Código de Comercio
(2) Art. 754 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 excluído en la póliza:

1.º Cambio voluntario de derrotero de viaje ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.

2.º Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.

3.º Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro.

4.º Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.

5.º Baratería de patrón, á no ser que fuera objeto del seguro.

6.º Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

7.º 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 (2).

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.

(1) Art. 755 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 756 de id.

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 (1).

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 (2).

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 (3).

Si por inhabilitación del buque antes de salir del puerto la carga se trasbordase 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 (4).

Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se

(1) Art. 757 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 758 de id.
(3) Art. 759 de id.
(4) Art. 760 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

observará lo prescrito en el art. 733 sobre los préstamos á la gruesa (1).

En los seguros á término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado (2).

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 (3).

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 (4).

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 (5).

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 competente donde no le hubiere, del puerto donde las cargó, y por los demás documentos de habilitación y expedición de la Aduana.

La misma obligación tendrán los aseguradores que naveguen con sus propias mercaderías, salvo pacto en contrario (6).

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

(1) Art. 761 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 762 de id.
(3) Art. 763 de id.
(4) Art. 764 de id.
(5) Art. 765 de id.
(6) Art. 766 de id.

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 (1).

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 (2).

Toda reclamación procedente del contrato de seguro, habrá de ir acompañada de los documentos que justifiquen:

1.º El viaje del buque, con la protesta del Capitán, ó copia certificada del libro de navegación.

2.º El embarque de los objetos asegurados, con el conocimiento y documentos de expedición de Aduanas.

3.º El contrato del seguro, con la póliza.

4.º La pérdida de las cosas aseguradas, con los mismos documentos del núm. 1.º, 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 (3).

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.

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 (4).

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

(1) Art. 767 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 768 de id.
(3) Art. 769 de id.
(4) Art. 770 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

importe de los gastos se justificará por los medios reconocidos en el derecho; en el segundo, se apreciará por peritos.

Sólo el naviero, ó el Capitán autorizado para ello, podrán optar por la no reparación del buque (1).

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 6.ª del artículo 854 (2).

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 (3).

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 asegurador 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

(1) Art. 771 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 772 de id.
(3) Art. 773 de id.

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 (1).

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 (2).

En los casos de avería simple, respecto á las mercaderías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:

1.ª 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 de 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.

2.ª 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 hubiere 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 (3).

Fijada por los peritos la avería simple del buque, el ase-

(1) Art. 774 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 775 de id.
(3) Art. 776 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

gurado justificará su derecho con arreglo á lo dispuesto en el final del núm. 9.º del art. 580, y el asegurador pagará en conformidad á lo dispuesto en los artículos 858 y 859 (1).

El asegurador no podrá obligar al asegurado á que venda el objeto del seguro para fijar su valor (2).

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 (3).

Pagada por el asegurador la cantidad asegurada, se subrrogará 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 (4).

De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.

156.—Será nulo el contrato de seguro que recayere:

1.º 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.

2.º Sobre la vida de tripulantes y pasajeros.

3.º Sobre los sueldos de la tripulación.

4.º Sobre géneros de ilícito comercio en el país del pabellón del buque.

5.º Sobre buque dedicado habitualmente al contrabando, ocurriendo 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.º Sobre un buque que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciere 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.

(1) Art. 777 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 778 de id.
(3) Art. 779 de id.
(4) Art. 780 de id.

7.º 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.º Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido falsedad á sabiendas (1).

Si 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 aseguradores que contrataron con posterioridad, siguiendo el orden de fechas (2).

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 destino (3).

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.

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 (4).

El contrato de seguro sobre buenas ó malas noticias no se anulará si no prueba el conocimiento del suceso esperado ó

(1) Art. 781 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 782 de id.
(3) Art. 783 de id.
(4) Art. 784 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 hubiere 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 contratare el seguro por medio de comisionado y supiere el salvamento de las cosas aseguradas (2).

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.

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 (3).

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 seguro de los que hubieren procedido con malicia, quedando el asegurado libre de toda responsabilidad.

De igual manera se procederá respecto á los asegurados con los aseguradores, cuando fueren algunos de aquéllos los autores del seguro fraudulento (4).

(1) Art. 785 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 786 de id.
(3) Art. 787 de id.
(4) Art. 788 de id.

Del abandono de las cosas aseguradas.

157.—Podrá el asegurado abandonar por cuenta del asegurador las cosas aseguradas, exigiendo del asegurador el importe de la cantidad estipulada en la póliza:

1.° En el caso de naufragio.

2.° En el de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura ó cualquier otro accidente de mar.

3.° En el de apresamiento, embargo ó detención por orden del Gobierno nacional ó extranjero.

4.° 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.

No procederá el abandono en ninguno de los primeros casos, si el buque náufrago, 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 (1).

Verificándose la rehabilitación del buque, sólo responderán los aseguradores de los gastos ocasionados por la encalladura ú otro daño que el buque hubiere recibido (2).

En los casos de naufragio ó 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 competa hacer á su tiempo, y el asegurador habrá de reintegrarle de los gastos legítimos que para el salvamento hiciese hasta la concurrencia del valor de los efectos salvados, sobre los cuales se harán efectivos en defecto de pago (3).

Si el buque quedare absolutamente inhabilitado para nave-

(1) Art. 789 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 790 de id.
(3) Art. 791 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

gar, 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 trasbordo, excedente de flete, y todos los demás, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto designado en la póliza (1).

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercancías 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 (2).

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 qué verificar el transporte, podrá el asegurado propietario hacer abandono de las mismas (3).

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 de 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 (4).

(1) Art. 792 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 793 de id.
(3) Art. 794 de id.
(4) Art. 795 de id.

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 (1).

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 (2).

Tendrá también el asegurado el derecho de hacer abandono después de haber trancurrido 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 Africa por el Mediteráneo, 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 (3).

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 (4).

(1) Art. 796 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 797 de id.
(3) Art. 798 de id.
(4) Art. 799 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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.

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 (1).

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.

Este 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 (2).

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 (3).

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 (1).

(1) Art. 800 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 801 de id.
(3) Art. 802 de id.

No será admisible el abandono:

1.° Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje.

2.° Si se hiciere de una manera parcial ó condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados.

3.° 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 Africa en el Mediterráneo y en los de América desde los ríos de La Plata á San Lorenzo, y dentro de dieciocho respecto á los demás.

4.° Si no se hiciere por el mismo propietario ó persona especialmente autorizada por él ó por el comisionado para contratar el seguro (2). 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 (3).

(1) Art. 803 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 804 de id.
(3) Art. 805 del vigente Código de Comercio. Véanse los excelentes y eruditos comentarios que á los artículos del vigente Código de Comercio, que tratan de los seguros marítimos (737 á 805), hace la Redacción de la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia* en la obra titulada *Código de Comercio de 1885*, comentado y concordado con el anterior y los extranjeros por la redacción de la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, 2 tomos. Madrid, 1886; tomo II, págs. 292 á 364.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TÍTULO VIGÉSIMOQUINTO

DE LOS RIESGOS, DAÑOS Y ACCIDENTES DEL COMERCIO MARITIMO

CAPÍTULO PRIMERO

De las averías.—Legislación anterior al vigente Código de Comercio.—De las averías en general, de sus especies y de las que dan lugar á obligación ó contribución.—De las condiciones indispensables para que la avería dé lugar á contribución.—Excepciones.—Ampliación de la regla general.—De la justificación y estima de la avería gruesa.—De las cosas que contribuyen y su estimación, y de la liquidación de la avería.

158.—La palabra avería, en su acepción más lata, comprende todos los daños que sufren las mercancías (1), y en un sentido más estricto comprende, según Marcy (2), todos los gas-

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código*, edic. de 1878, pág. 376.

(2) Henri Marcy, *Code de Commerce du Royaume d'Italie*. Pueden consultarse además Caumont, *Revue critique de Jurisprudence maritime*, 1861.—J. V. Cauvet, *Traité sur les assurances maritimes*, comprenant la matiere des assurances, du contrat à la grosse et des avaries, 1862, 2 vol.—Dareste, *Du Prêt á la grosse chez les Athéniens. Etudes sur les quatre plaidoyers attribués á Demosthène contre Zenothemis, Phormion, Lacrite et Dion y Sodore*, 1867.—Girod et Clariond, *Table generale du journal de jurisprudence commerciale et maritime*, fondé á Marseille en 1820, comprenant la jurisprudence de 41 ans publié pur Delobre (Félix), 1865, 2 vol.—Bedarride, *Commerce maritime*, 5 vol. 1879.—Boulay Paty, *Cours de Droit commercial maritime* y *Traité des assurances et contrats á la grosse d'Emerigon*, 1827, 2 vol.—Cresp, *Cours de Droit maritime*, annoté, completé et mis au courant par A. Laurin, 1876-1882, 4 vol.—Arthur Desjardins, *Traité de Droit Commercial maritime*, 8 vol.—Frignet, *Traité des avaries communes et particulières*, 1859, 2 vol.—Goujet et Merger, *Dictionnaire de Droit commercial*, tomo II, 1878; artículo *Avarie*, págs. 15 y siguientes.—Hæchter et Sacré, *Manuel de Droit commercial ma-*

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tos 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. Vienen comprendidos bajo el nombre averías todos los daños que la embarcación durante el viaje y el cargamento mientras esté á bordo sintieren directamente, así como los gastos extraordinarios para la conservación de entrambas cosas ó de alguna de ellas (1).

---

ritime français et étranger, 1875, 2 vol.—Langlet, *De la Législation anglaise en matiere de naufrages et d'avaries*, 1869.—L. Morel, *Des avaries, du jet et de la contribution*, 1874.—Weil, *Des assurances maritimes et des avaries*, 1879.

(1) Art. 930 del antiguo Código de Comercio. Estos daños y gastos, atendidas las causas de que se originan, pueden distribuirse en tres clases. A la primera se refieren los que provienen de culpa ó dolo de los Oficiales de la nave, de los individuos del equipaje ó bien de los cargadores. A la segunda, los que tienen por causa única los accidentes marítimos, es decir, los daños que semejantes accidentes hubiesen causado y los gastos invertidos en su reparación ó en calidad de precedentes para efectuarla. Forman la tercera clase los daños que deliberadamente se han causado para salvar la nave y el cargamento, ó el todo ó parte de éste, los gastos hechos en el mismo objeto y los que fueren consecuencia necesaria de aquellos daños. El Código antiguo enumera una cuarta clase de gastos que se califica de averías ordinarias, y son los que ocurren durante la navegación y se conocen con el nombre de menudos, como pilotajes de costas y puertos, gastos de lanchas y remolques, derecho de balisa, de piloto mayor, anclaje, visita y demás llamados de puerto, fletes de gabarras y descarga, hasta poner las mercancías en el muelle, y cualquier otro gasto común á la navegación y que no sea de los extraordinarios y eventuales. (Art. 932 y 933 del antiguo Código de Comercio.) La calificación de averías dada á estos gastos es sumamente impropia, pues nada hay en ellos extraordinario é imprevisto, antes por el contrario, todos son naturales é inherentes á la navegación, de tal suerte, que son de cuenta del naviero fletante, y los satisface por cuenta del mismo el Capitán, sin derecho á reclamar cantidad alguna por ellos, á no haberse pactado en la póliza de fletamento indemnización especial y determinada. Sólo cuando encontrándose la nave en grave peligro debe hacerse para la salvación común de él algún gasto extraordinario de esta clase, es éste considerado como avería común. (Rogron, *Código Francés*, art. 406.) En cuanto á los daños y gastos de primera clase no producen obligación que pertenezca á este lugar, pues que ella deriva del contrato de fletamento, ó de delito ó cuasi delito, y por consecuencia, no trasciende á otra persona fuera de la culpable y de la que responde de los actos de la misma. Si el Capitán, por impericia, descuido, ó mala fe, hiciere arribada, los cargadores tendrán acción contra él por el perjuicio que les ha causado, y podrán dirigirse también contra el naviero, como responsable de los actos del primer Oficial de la nave; mas de aquí no nace acción ni derecho entre los cargadores. (Art. 971 del antiguo Código de Comercio.) Los de la segunda clase, denominados averías simples ó particulares, no dan lugar á obligación alguna. Obsérvase, respecto de ellos, el principio general de derecho, que los efectos de accidentes ó casos fortuitos no deben pasar de las personas ó cosas, sobre las que han recaído directamente. Así, pues, los daños que experimentaren el buque y cargamento, por vicio, defecto ó naturaleza propia ó por accidente de mar, ó con motivo de fuerza insuperable; los gastos que cause una arribada forzosa, y todos los demás daños y gastos análogos, serán de cuenta de aquellos que han sentido tales daños en sus cosas, ó han debido inmediatamente sufragar semejantes gastos. (Arts. 934, 935, 970 y 971 del antiguo Código de Comercio, y sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 30 de Junio de 1874). Los de la tercera especie, conocidos bajo la denominación de averías comunes ó gruesas, producen, por punto general, obligación entre todos los interesados en el buque y su cargamento; por lo que se considera justo que todos contribuyan á lo perdido ó gastado para la salvación común. (Arts. 936 y 937 del antiguo Código de Comercio, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, págs. 443-445, edición de 1879. Observan además dichos autores muy oportunamente, que cuando ocurre alguna avería en una nave, debe distinguirse lo que es de competencia de la jurisdicción de Marina de lo que lo es de la que entiende en los negocios mercantiles. A aquélla correspondía la apreciación facultativa de las averías, y á ésta conocer de las responsabilidades de orden mercantil que las mismas ocasionen. (Sentencias del Tribunal Supremo de Justicia de 7 de Enero de 1854, 19 de Noviembre de 1862 y 28 de Octubre de 1864.)

(1) Art. 930 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 931 de id.

Son averías, en acepción legal: 1.° Todo gasto extraordinario y eventual que sobreviene durante el viaje de la nave para la conservación de ésta, de su cargamento ó de ambas cosas juntamente. 2.° Los daños que sufriere la embarcación desde que se haga á la vela en el puerto de su expedición hasta que quede anclada en el de su destino, y los que reciba su cargamento desde que se carga hasta que se descargue en el puerto adonde fuere consignado (1).

La responsabilidad de dichos gastos y daños se decide por reglas distintas, según el carácter que tengan las averías, de ordinarias, simples ó particulares y gruesas ó comunes (2). Los gastos que ocurren en la navegación, conocidos con el nombre de menudos, pertenecen á la clase de averías ordinarias, las cuales son de cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el Capitán, abonándosele la indemnización que se hubiere pactado en la póliza de fletamento ó en los conocimientos. Si no se hubiere pactado indemnización especial y determinada por estas averías, se entienden comprendidas en el precio de los fletes, y no tendrá derecho el naviero á reclamar cantidad

alguna por ellas (1). Se consideran gastos menudos ó de avería ordinaria, comprendidos en la disposición del artículo anterior: 1.º Los pilotajes de costas y puertos. 2.º Los gastos de lanchas y remolques. 3.º El derecho de bolisa, de piloto mayor, anclaje, visita y demás llamados de puerto. 4.º Los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro gasto común á la navegación que no sea de los extraordinarios y eventuales. (2). Los gastos y daños que se comprenden bajo el nombre de averías simples ó particulares, se soportarán por el propietario de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño (3).

Pertenecen á la clase de averías simples ó particulares: 1.º Los daños que sobrevienen al cargamento desde su embarque hasta su descarga por vicio propio de las cosas, por accidente de mar ó por efecto de fuerza insuperable, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos. 2.º El daño que sobrevenga en el casco del buque, sus aparejos, arreos y pertrechos por cualquiera de las mismas tres causas indicadas, y los gastos que se causaren para salvar estos efectos ó reponerlos. 3.º Los sueldos y alimentos de la tripulación de la nave que fuere detenida ó embargada por orden legítima ó fuerza insuperable, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje. 4.º Los gastos que hiciere la nave para arribar á un puerto con el fin de reparar su casco ó arreos, ó para aprovisionarse. 5.º El menos valor que hayan producido los géneros vendidos por el Capitán en una arribada forzosa para pago de alimentos y salvarse la tripulación, ó para cubrir cualquiera otra de las necesidades que ocurran en el buque. 6.º El sustento y salarios de la tripulación mientras la nave está en cuarentena. 7.º El daño que reciban el buque ó el cargamento por el choque ó amarramiento con otro, siendo éste casual é inevitable. Cuando alguno de los Capitanes sea culpable de este accidente, será de su cargo satisfacer todo el daño que hubiere ocasionado. 8.º Cualquiera perjuicio que resulte al cargamento por descuido, faltas ó baraterías del Capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnización competente contra el Capitán, la nave y el flete. Se clasificarán además como averías simples ó particulares todos los gastos y perjuicios causados en la nave ó en su cargamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el mismo buque y su carga (1). Averías gruesas ó comunes son generalmente todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento ó algunos efectos de éste de un riesgo conocido y efectivo. Salvo la aplicación de esta regla general en los casos que ocurran, se declararán especialmente correspondientes á esta clase de averías: 1.º Los efectos ó dinero que se entreguen por vía de composición para rescatar la nave y su cargamento que hubieren caído en poder de enemigos ó de piratas. 2.º Las cosas que se arrojen al mar para aligerar la nave, ya pertenezcan al cargamento ó al buque y su tripulación, y el daño que de esta operación resulte á las cosas que se conserven en la nave. 3.º Los mástiles que de propósito se rompan é inutilicen. 4.º Los cables que se corten y las áncoras que se abandonen para salvar el buque en caso de tempestad ó de riesgo de enemigos. 5.º Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada con el fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos, y el perjuicio que de ello resulte á los efectos alijados ó trasbordados. 6.º El daño que se cause á algunos efectos del cargamento de resultas de haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobrar. 7.º Los gastos que se hagan para poner á flote una nave que de propósito se hubiera hecho encallar con objeto de salvarla de los mismos riesgos. 8.º El daño causado á la nave que fuere necesario abrir, romper ó agujerear de propósito para extraer y salvar los efectos de su cargamento. 9.º La curación de los individuos de la tripulación que hayan sido heridos ó estropeados defendiendo la nave, y los alimentos de éstos mientras estén dolientes por estas causas. 10. Los salarios que devengue cualquiera individuo de la tripulación que estuviere detenido en rehenes por

(1) Art. 932 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 933 de id.
(3) Art. 934 de id.

(1) Art. 935 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

enemigos y piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión hasta restituirse al buque ó á su domicilio, si no pudiere incorporarse en éste. 11. El salario y sustento de la tripulación del buque, cuyo fletamento estuviere ajustado por meses durante el tiempo que permaneciere embargado ó detenido por orden ó fuerza insuperable, ó para reparar los daños á que deliberadamente se hubiere expuesto para provecho común de todos los interesados. 12. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros que en una arribada forzosa haya sido necesario vender á precios bajos para reparar el buque del daño recibido por cualquier accidente que pertenezca á la clase de averías gruesas (1).

Según el antiguo Código de Comercio, al importe de las averías gruesas ó comunes contribuyen todos los interesados en la nave y cargamento existente en ellas al tiempo de correrse el riesgo de que procede la avería (2). El Capitán no puede resolver por sí solo los daños y gastos que pertenecen á la clase de averías comunes, sin consultar los Oficiales de la nave y los cargadores que se hallaren presentes ó sus sobrecargos. Si éstos se opusieren á las medidas que el Capitán, con su segundo, si lo tuviere, y el piloto hallaren necesarias para salvar la nave, podrá el Capitán proceder á ejecutarlas bajo su responsabilidad, no obstante la contradicción, quedando á salvo el derecho de los perjudicados para deducirlo á su tiempo en el Tribunal competente, contra el Capitán que en estos casos hubiere procedido con dolo, ignorancia ó descuido (3). Cuando hallándose presentes los cargadores no sean consultados para la resolución que previene el art. 938 del antiguo Código de Comercio, quedaban exonerados de contribuir á la avería común, recayendo sobre el Capitán la parte que á éstos correspondería satisfacer, á menos que por la urgencia del caso hubiere faltado al Capitán tiempo y ocasión para explorar la voluntad de los cargadores antes de tomar por sí disposición alguna (4). La resolución adoptada

(1) Art. 936 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 937 de id.
(3) Art. 938 de id.
(4) Art. 939 de id.

para sufragar los daños ó gastos de las averías comunes, se extenderá en el libro de la nave con expresión de las razones que la motivaron, de los votos que se hubieren dado en contrario y los fundamentos que hubieren expuesto los votantes. Esta acta se firmará por todos los concurrentes que sepan hacerlo, y se extenderá antes de procederse á la ejecución de lo resuelto, si hubiere tiempo para ello, y en el caso de no haberlo, en el primer momento en que pueda verificarse. El Capitán entregará copia de la deliberación á la Autoridad judicial en negocios de comercio del primer puerto donde arribe, afirmando, bajo juramento, que los hechos contenidos en ella son ciertos (1). Cuando se haya de arrojar al mar alguna parte del cargamento, se comenzará por las cosas más pesadas y de menos valor; y en las de igual clase serán arrojadas primero las que se hallen en el primer puente, siguiendo el orden que determine el Capitán con acuerdo de los Oficiales de la nave. Existiendo alguna parte del cargamento sobre el combés de la nave, será ésta la que primero se arroje al mar (2). Á continuación del acta que contenga la deliberación de arrojar al mar la parte del cargamento que se haya graduado necesaria, se anotarán cuáles han sido los efectos arrojados; y si alguno de los conservados hubieren recibido daño por consecuencia directa de la echazón, se hará también mención de ellos (3).

Si la nave se perdiere, no obstante la echazón de una parte de su cargamento, cesa la obligación de contribuir al importe de la avería gruesa; y los daños y pérdidas ocurridas se estimarán como averías simples ó particulares á cargo de los interesados en los efectos que las hubieren sufrido (4). Cuando después de haberse salvado la nave del riesgo que dió lugar á la avería gruesa, pereciere por otro accidente ocurrido en el progreso de su viaje, subsistirá la obligación de contribuir á la avería común los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado después de perdida la nave, según el valor que les corres-

(1) Art. 940 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 941 de id.
(3) Art. 942 de id.
(4) Art. 943 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ponda, atendido su estado, y con deducción de los gastos hechos para salvarlos (1).

La justificación de las pérdidas y gastos que constituyan la avería común, se hará en el puerto de la descarga á solicitud del Capitán y con citación y audiencia instructiva de todos los interesados presentes ó de sus consignatarios (2). El reconocimiento y liquidación de la avería y su importe, se verificará por peritos, que, á propuesta de los interesados ó sus representantes, ó bien de oficio, si éstos no lo hiciesen, nombrará el Tribunal de Comercio del puerto de la descarga, haciéndose ésta en territorio español. Si se hiciere en país extranjero, competerá este nombramiento al Cónsul español, y en defecto de haberlo, á la autoridad judicial que conozca de los negocios mercantiles (3). Los peritos aceptarán el nombramiento, y prestarán juramento de desempeñar fiel y legalmente su encargo (4). Las mercaderías perdidas se estimarán según el precio que tendría corrientemente en el lugar de la descarga, con tal que consten de los conocimientos sus especies y calidad respectiva. No siendo así, se estará á lo que resulte de la factura de compra librada en el puerto de la expedición, agregando al importe de ésta los gastos y fletes causados posteriormente. Los palos cortados, velas, cables y demás aparejos que se inutilizaron para salvar la nave, se apreciarán por el valor que tuviesen al tiempo de la avería, según su estado de servicio (5). Para que los efectos del cargamento perdidos ó deteriorados tengan lugar en el cómputo de la avería común, es indispensable circunstancia que se transporten con los debidos conocimientos; de lo contrario, será su pérdida ó desmejora de cuenta de los interesados, sin que por esta razón dejen de contribuir, en el caso de salvarse, como todo lo demás del cargamento (6). Tampoco se computarán en la avería común los efectos cargados sobre el combés de la nave que se arroje ó

(1) Art. 944 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 945 de id.
(3) Art. 946 de id.
(4) Art. 947 de id.
(5) Art. 948 de id.
(6) Art. 949 de id.

dañen, no obstante que estarán también sujetos á la contribución de la avería si se salvasen. El fletante y el Capitán responderán de los perjuicios de la echazón á los cargadores de los efectos arrojados, si su colocación en el combés se hubiere hecho arbitrariamente y sin consentimiento de éstos (1). Las mercaderías arrojadas al mar que fuesen recobradas después, no entran tampoco en el cómputo de la avería común, sino en la parte que se regule haber desmerecido, y lo que importen los gastos hechos para recobrarlas; y si antes de hacerse el recobro se hubiesen incluido en la masa común de la avería dándose su importe á los propietarios, deberán éstos devolver lo percibido, reteniendo solamente lo que les corresponda por razón de la desmejora y gastos (2). En caso de perderse los efectos del cargamento, que para aligerar el buque por causa de tempestad, ó para facilitar su entrada en un puerto ó rada, se trasbordaren á barcos ó lanchas, se comprenderá su valor en la masa que ha de contribuir á la avería común, con arreglo á lo dispuesto en el art. 939 del antiguo Código (3). La cantidad á que, según la regulación de los peritos, ascienda la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes por la persona que nombre al intento el Tribunal que conozca de la liquidación de la avería (4). Para fijar la proporción en que se debe hacer el repartimiento, se graduará el valor de la parte del cargamento salvada del riesgo, y el que corresponda á la nave (5).

Los efectos del cargamento se estimarán por el precio que tengan en el puerto de la descarga. Las mercaderías perdidas entrarán á contribuir por el mismo valor que se les haya considerado en la regulación de la avería. El buque con sus aparejos se apreciará igualmente según el estado en que se hallen. Tanto el justiprecio de la nave como el de los efectos de su cargamento se ejecutará por peritos nombrados en la forma que previene el art. 946 del antiguo Código de Comercio (6).

(1) Art. 950 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 951 de id.
(3) Art. 952 de id.
(4) Art. 953 de id.
(5) Art. 954 de id.
(6) Art. 955 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Se tendrá por valor accesorio de la nave para la contribución de la avería el importe de los fletes devengados en el viaje, con descuento de los salarios del Capitán y la tripulación (1). Para el justiprecio de las mercaderías salvadas se estará á la inspección material de ellas y no á lo que resulte de los conocimientos, á menos que las partes se conformen en referirse á éstos (2). No contribuyen á la avería gruesa las municiones de guerra y de boca de la nave, ni las ropas y vestidos de uso del Capitán, Oficiales y equipaje que hubieren ya servido (3). Se exceptúan también de la contribución á la avería común las ropas y vestidos del mismo género pertenecientes á los cargadores, sobrecargos y pasajeros que se hallen á bordo de la nave, en cuanto no exceda el valor de los efectos de esta especie que á cada uno corresponda del que se dé á los de igual clase que el Capitán salve de la contribución (4). Los efectos arrojados no contribuyen al pago de las averías comunes que ocurran á las mercaderías salvadas en riesgo diferente y posterior (5). El repartimiento de la avería gruesa no será ejecutivo hasta que lo apruebe el Tribunal que conozca de su liquidación, y éste procederá para darla con audiencia instructiva de los interesados presentes ó sus legítimos representantes (6). El Capitán debe hacer efectivo el repartimiento, y es responsable á los dueños de las cosas averiadas, de la morosidad ó negligencia que tenga en ello (7). Si los contribuyentes no satisfacieren las cuotas respectivas dentro del tercero día después de aprobado el repartimiento, se procederá á solicitud del Capitán contra los efectos salvados hasta hacerlas efectivas sobre sus productos (8). El Capitán podrá diferir la entrega de los efectos salvados hasta haberse pagado la contribución, si el interesado en recibirlos no diere fianza de su valor (9).

(3) Art. 956 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 957 de id.
(3) Art. 958 de id,
(4) Art. 959 de id.
(5) Art. 960 de id.
(6) Art. 961 de id.
(7) Art. 962 de id.
(8) Art. 963 de id.
(9) Art. 964 de id.

Para que sea admisible la demanda de averías es necesario que el importe de éstas sea superior á la centésima parte del valor común de la nave y su cargamento (1). Las disposiciones del título 4.º del libro 3.º del Código de Comercio no debían obstar para que las partes hicieren los convenios especiales que tuvieren á bien acerca la responsabilidad, liquidación y pago de las averías, en cuyo caso debían observarse éstos puntualmente, aun cuando se apartaren de las reglas establecidas (2). Si para cortar un incendio en algún puerto ó rada se mandase echar á pique algún buque como medida necesaria para salvar los demás, debía considerarse esta pérdida como avería común, á que habían ó han de contribuir los demás buques salvados (3).

(1) Art. 965 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 966 de id.
(3) Art. 967 del antiguo Código de Comercio. Véase la obra de Derecho mercantil de D. Pablo González Huebra, tomo II, págs. 133 y sigs., y la obra de Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, especialmente el art. 2.º del cap. 5.º del libro 3.º, págs. 445 y sigs., que tratan de las condiciones indispensables para que la avería dé lugar á contribución y de la justificación y estima de la avería gruesa, y de las cosas que contribuyen, y su estimación y de la liquidación de la avería. Además de las obras citadas en el comienzo de este capítulo, puede consultarse entre las obras extranjeras: Alfred Droz, *Traité des assurances maritimes du délaissement et des avaries*, Paris, 1881, 2 tomos.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO II

De las arribadas forzosas, según el antiguo Código de Comercio.

159.—En lenguaje náutico suele llamarse arribada á la llegada de un buque á un puerto distinto del de su destino. Si es motivada por persecución de enemigos ó piratas, accidente marítimo ó avería que inhabilita al buque para navegar, se llama forzosa, y es permitida en todos los puertos, calas, fondeaderos, radas ó ensenadas de las costas españolas, donde se facilitarán los auxilios de hospitalidad ó de salvamento, adoptándose, no obstante, las precauciones necesarias para evitar desembarcos clandestinos. No concurriendo alguna de las justas causas de arribada, se reputa voluntaria y sospechosa, siempre que se practique en puertos no habilitados y en todos los casos en que se sospeche haberse cometido delito de contrabando y defraudación. Los Administradores de Aduanas debían cuidar de evitar en sus respectivos distritos las arribadas ilegítimas que tenían lugar en puertos habilitados, y al propio tiempo auxiliar las forzosas y hacer que no se demorase la permanencia de los buques en los puertos habilitados más tiempo que el indispensable para su reparo ó para esperar la desaparición del peligro que diese lugar á la arribada.

160.—Vamos á examinar las disposiciones del antiguo Código de Comercio acerca de la materia. Serán justas causas de arribada á distinto punto del prefijado para el viaje de la nave: 1.ª La falta de víveres. 2.ª El temor fundado de enemigos y piratas. 3.ª Cualquiera accidente en el buque que lo inhabilite para continuar la navegación (1). Ocurriendo cualquiera de es-

(1) Art. 968 del antiguo Código de Comercio.

tos motivos que obligue á la arribada, se examinará y calificará en junta de los Oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva por la pluralidad de votos de que se hará expresa é individual mención en el acta que se extenderá en el registro correspondiente, firmándola todos los que sepan hacerlo. El Capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en el cargamento que se hallen presentes asistirán también á la junta sin voto en ella, y sólo para instruirse de la discusión y hacer las reclamaciones y protestas convenientes á sus intereses, que se insertarán también literalmente en la misma acta (1). Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante (2). No tendrán el naviero ni el Capitán responsabilidad alguna de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores de resultas de la arribada, como ésta sea legítima; pero sí la tendrán mancomunadamente siempre que no lo sea (3). Tendráse por legítima toda arribada forzosa que no proceda de dolo, negligencia é imprevisión culpable del naviero ó del Capitán (4). No se considerará legítima la arribada en los casos siguientes: 1.º Procediendo la falta de víveres de no haberse hecho el aprovechamiento necesario para el viaje, según uso y costumbre de la navegación, ó de que se hubiesen perdido y corrompido por mala colocación ó descuido en su buena custodia y conservación. 2.º Si el riesgo de enemigos ó piratas no hubiese sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables. 3.º Cuando el descalabro que

(1) Art. 688 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 969 de id.
(3) Art. 971 de id.
(4) Art. 972 del antiguo Código de Comercio. La Real orden de 3 de Julio de 1857, únicamente consideraba forzosa la arribada cuando se efectuase á puerto distinto de aquel á que un buque fuese 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. Véanse los Comentarios á los arts. 968 y sigs. en la edición del Código de Comercio anotado y concordado por D. Pedro Gómez de La Serna y D. José Reus y García; Madrid, 1878, págs. 408 y siguientes, en donde se insertan los artículos correspondientes de las Ordenanzas de Aduanas, y otras disposiciones vigentes en aquella época, que definen y regulan las arribadas forzosas.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

la nave hubiere padecido tenga origen de no haberla reparado, pertrechado, equipado y dispuesto competentemente para el viaje que iba á emprender. 4.° Siempre que el descalabro provenga de alguna disposición desacertada del Capitán, ó de no haber tomado las que convenían para evitarlo. Sólo se procederá á la descarga en el puerto de arribada cuando sea de indispensable necesidad hacerla para practicar las reparaciones que el buque necesite, ó para evitar daño y avería en el cargamento. En ambos casos debe preceder á la descarga la autorización del Tribunal ó Autoridad que conozca de los asuntos mercantiles. En puerto extranjero donde haya Cónsul español, será de su cargo dar esta autorización.

El Capitán tiene á su cargo la custodia del cargamento que se desembarque y responde de su conservación, fuera de los accidentes de fuerza insuperable. Reconociéndose en el puerto de la arribada que alguna parte del cargamento ha padecido avería, hará el Capitán su declaración á la Autoridad que conozca de los negocios de comercio, dentro de las veinticuatro horas, y se conformará á las disposiciones que dé sobre los géneros averiados el cargador ó cualquiera representante de éste que se halle presente. No hallándose en el puerto el cargador ni persona que lo represente, se reconocerán los géneros por peritos nombrados por los Jueces de comercio, ó el Agente consular en su caso, los cuales declararán la especie de daño que hubieren encontrado en los efectos reconocidos, los medios de repararlos ó de evitar al menos su aumento ó propagación, y si podrá ser ó no conveniente su reembarque y conducción al puerto donde estuvieren consignados. En vista de la declaración de los peritos, proveerá el Tribunal lo que estime más útil á los intereses del cargador, y el Capitán pondrá en ejecución lo decretado, quedando responsable de cualquiera infracción ó abuso que se cometa. Se podrá vender con intervención judicial y en pública subasta la parte de los efectos averiados que sea necesaria para cubrir los gastos que exija la conservación de los restantes, en caso que el Capitán no pudiere suplirlos de la caja del buque, ni hallare quien los prestase á la gruesa. Tanto el Capitán como cualquier otro que haga la anticipación, tendrá derecho al rédito legal de la cantidad que anticipe, y á su reintegro sobre el producto de los mismos géneros, con preferencia á los demás acreedores, de cualquier clase que sean los créditos. No pudiendo conservarse los géneros averiados sin riesgo de perderse, ni permitiendo su estado que se dé lugar á que el cargador ó su consignatario den por sí las disposiciones que más les conviniesen, se procederá á venderlos con las mismas solemnidades prescritas en el artículo anterior, depositándose su importe, deducidos los gastos y fletes, á disposición de los cargadores. Cesando el motivo que obligó á la arribada forzosa, no podrá el Capitán diferir la continuación de su viaje, y será responsable de los perjuicios que ocasione por dilación voluntaria. Si la arribada se hubiere hecho por temor de enemigos ó piratas, se deliberará la salida de la nave en Junta de Oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los mismos términos que para acordar las arribadas previene el art. 969 (1).

(1) Véase arts. 972 á 981 del antiguo Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO III

De los naufragios, según el antiguo Código de Comercio.

161.—No solamente se entiende por *naufragio* la pérdida de un buque que por consecuencia de la agitación de las olas, del furor de los vientos, del rayo ú otro accidente, se sumerje en el mar, sin que quede ningún vestigio permanente en la superficie, ó es arrojado á la costa y encalla en ella, dando paso á las aguas que llenan su cabida, pero sin que desaparezca del todo, sino que en su acepción más general se usa la palabra naufragio á todo accidente marítimo causado por fuerza mayor que produzca la inutilización del buque, imposibilitándolo para la navegación, como una encalladura en rocas ó en bancos de arena, un choque que abra una vía de agua, etc. (1).

Encallando ó naufragando la nave, sus dueños y los interesados en el cargamento sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles los restos de ellas que puedan salvarse (2). Cuando el naufragio proceda de malicia, descuido ó ignorancia del Capitán, ó su piloto, podrán los navieros y cargadores usar del

(1) Véase *Código de Comercio*, comentado por una Sociedad de Abogados. Barcelona, librería de Estevan Pujal, 1864, comentarios á los arts. 982 y siguientes. *Código de Comercio de 1885*, comentado y concordado por D. José Reus y García, tomo II, 1886, pág. 395. Definición y etimología del naufragio, y los excelentes comentarios á los artículos 982 y sigs., que se hacen por los Sres. La Serna y Reus en su *Código de Comercio anotado y concordado*, edición de 1878, págs. 416 y sigs., y véase, sobre todo, Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, y González Huebra, *Curso de Derecho mercantil*, tomo II, De los naufragios.

(2) Art. 982 del antiguo Código de Comercio.

derecho de indemnización que pueda competirles, en virtud de lo que se dispone en los artículos 676 y 693 (1).

Probando los cargadores que el naufragio ha procedido de que el buque no se hallaba suficientemente reparado y pertrechado para navegar cuando se emprendió el viaje, será de cargo del naviero la indemnización de los perjuicios causados al cargamento de resultas del naufragio (2). Los efectos salvados del naufragio están obligados especialmente á los gastos expendidos para salvarlos, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacérseles la entrega de ellos, ó se deducirá con preferencia á cualquiera otra obligación del producto de su venta (3). Naufragando una nave que va en convoy ó en conserva de éste, se repartirá la parte de su cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse entre los demás buques, habiendo cabida en ellos para recibirlos, y en proporción á la que cada uno tenga expedita. Si algún Capitán lo rehusare sin justa causa, el Capitán náufrago protestará contra él ante dos Oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, y en el primer puerto ratificará la protesta dentro de las veinticuatro horas, incluyéndola en el expediente justificativo que debe promover, según lo dispuesto en el art. 652 (4). Cuando no sea posible trasbordar á los buques de auxilio todo el cargamento naufragado, se salvarán con preferencia los efectos de más valor y menos volumen, sobre cuya elección procederá el Capitán, con acuerdo de los Oficiales de la nave (5). El Capitán que recogió los efectos naufragados continuará su rumbo conduciéndolos al puerto donde iba destinada su nave, en el cual se depositarán con autorización judicial por cuenta de los legítimos interesados en ellos. En el caso que sin variar de rumbo, y siguiendo el mismo viaje, se puedan descargar los efectos en el puerto á que iban consignados, podrá el Capitán arribar á éste, siempre que consientan en ello los cargadores ó sobrecargos que se hallen presentes, los pasajeros y los Oficiales de la

(1) Art. 983 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 984 de id.
(3) Art. 985 de id.
(4) Art. 986 de id.
(5) Art. 987 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

nave, y que no haya riesgo manifiesto de accidente de mar ó de enemigos; pero no podrá verificarlo contra la deliberación de aquéllos, ni en tiempo de guerra, ó cuando el puerto sea de entrada peligrosa (1). Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio entre las partes se regularán á juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia que haya porteado los efectos el buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos y los riesgos que en ello corrió (2).

Cuando no se puedan conservar los efectos recogidos por hallarse averiados, ó cuando en el término de un año no se puedan descubrir sus legítimos dueños para darles aviso de su existencia, procederá el Tribunal, á cuya orden se depositaron, á venderlos en pública subasta, depositando su producto, deducidos los gastos, para entregarlo á quien corresponda (3). También se podrá vender, aun fuera de los casos que prescribe el artículo 990 del antiguo Código y con las mismas formalidades, la parte de los efectos salvados que sea necesaria para satisfacer los fletes y gastos á que tenga derecho el Capitán que los recogió, si no conviniese en anticiparlos el Capitán náufrago ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios. Cualquiera que haga la anticipación, goza del mismo derecho de hipoteca que se establece en el art. 975 (4).

---

(1) Art. 988 del antiguo Código de Comercio.
(2) Art. 989 de id.
(3) Art. 990 de id.
(4) Art. 991 del antiguo Código de Comercio. El tit. 5.° del libro 3.° del antiguo Código, trata exclusivamente de la prescripción en las obligaciones peculiares del comercio marítimo, disponiéndose que la acción para repetir el valor de los efectos suministrados para construir, reparar y pertrechar las naves, se prescribe por cinco años, contados desde que se hizo la entrega. La que procede de vituallas destinadas al aprovisionamiento de la nave ó de alimentos suministrados á los marineros de orden del Capitán, prescribirá al año de su entrega, siempre que dentro de él haya estado fondeada la nave por el espacio de quince días, cuando menos, en el puerto donde se contrajo la deuda. No sucediendo así, conservará el acreedor su acción, aun después de transcurrido el año, hasta que fondee la nave en dicho puerto, y quince días más. Dentro de igual término y con la misma restricción, prescribe la acción de los artesanos que hicieron obras en la nave. La acción de los Oficiales y tripulación por el pago de sus salarios y gajes, prescribe al año después de concluído el viaje en que los devengaron. La acción sobre entrega del cargamento ó por daños causados en él, un año después del arribo de la nave. Prescribe por cinco años, contados desde la fecha del contrato, la acción que provenga del préstamo á la gruesa y de la póliza de seguros. Se extingue la acción contra el Capitán conductor del cargamento, y contra los aseguradores por el daño que aquel hubiese recibido, si en las veinticuatro horas siguientes á su entrega no se hiciere la debida protesta en forma auténtica, notificándose al Capitán en los tres días siguientes, en persona ó por cédula. También se extingue toda acción contra el fletador por pago de averías ó de gastos de arribada que pesen sobre el cargamento, siempre que el Capitán percibiere los fletes de los efectos que hubiese entregado sin haber formalizado su protesta dentro del término que prefija el artículo precedente. Cesarán los efectos de unas y otras protestas, teniéndose por no hechas, si no se intentare la competente demanda judicial contra las personas en cuyo perjuicio se hicieren, antes de cumplir los dos meses siguientes á sus fechas. (Artículos 992 á 1000 del antiguo Código de Comercio.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO IV

De las averías, según el vigente Código de Comercio.

162.—Aunque las innovaciones que introduce el vigente Código de Comercio 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 del 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 daba motivo la legislación anterior, y completándola en algunos puntos que habían pasado inadvertidos por el legislador. Fijando la consideración en el método, es innegable que el nuevo Código acusa una verdadera superioridad sobre el antiguo. 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 vigente Código pone remedio á esta confusión, distribuyendo en dos títulos la materia que el Código antiguo 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.

De acuerdo con los buenos principios, el Código vigente sólo reconoce dos clases de averías, simples ó particulares y gruesas ó comunes, desapareciendo del tecnicismo jurídico lo que impropiamente califica de avería ordinaria el Código antiguo; 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 trasbordado 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 mismo Código.

Uno de los accidentes marítimos que suele ocasionar daños de más consideración, es el que sobreviene á consecuencia del choque de una embarcación con otra, y que en el tecnicismo náutico se llama *abordaje*. Pero el Código antiguo era tan deficiente en este punto, que sólo contenía una disposición, reducida á declarar que el daño producido por este siniestro, siendo casual ó inevitable, se consideraba 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 é inevitable, y cuándo es imputable al Capitán de uno de los buques.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

El vigente Código ha procurado llenar estos vacios, inspirándose en los principios de la equidad y en las reglas introducidas por la costumbre de los principales pueblos marítimos, las cuales elevan á la categoría de preceptos legales, enriqueciendo esta parte de nuestra legislación marítima.

Derecho vigente.

163.—Para los efectos del Código, serán averías:

1.º Todo gasto extraordinario ó eventual que para conservar el buque, el cargamento ó ambas cosas, ocurriere durante la navegación.

2.º Todo daño ó desperfecto que sufriere el buque desde que se hiciere 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 (1).

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 (2).

Las averías serán:

1.º Simples ó particulares.

2.º Gruesas ó comunes (3).

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:

1.ª Los daños que sobrevinieren al cargamento desde su embarque hasta su descarga, así por vicio propio de la cosa,

(1) Art. 806 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 807 de id.
(3) Art. 808 de id.

como por accidente de mar ó por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.

2.ª 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.

3.ª Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta, excepto en la navegación de cabotaje, si las Ordenanzas marítimas lo permiten.

4.ª 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.

5.ª Los gastos necesarios de arribada á un puerto para repararse ó aprovisionarse.

6.ª 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.

7.ª Los alimentos y salarios de la tripulación mientras estuviere el buque en cuarentena.

8.ª 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.

9.ª Cualquier daño que resultare al cargamento por faltas, descuido ó baraterías del Capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnización correspondiente contra el Capitán, el buque y el flete (1).

El dueño de la cosa que dió lugar al gasto ó recibió el daño, soportará las averías simples ó particulares (2).

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:

(1) Art. 809 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 810 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

1.ª 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.

2.ª 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.

3.ª 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.

4.ª Los gastos de alijo ó trasbordo 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 trasbordados.

5.ª El daño causado á los efectos del cargamento por abertura hecha en el buque para desaguarlo é impedir que zozobre.

6.ª Los gastos hechos para poner á flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo.

7.ª El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear ó romper para salvar el cargamento.

8.ª Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos ó estropeados defendiendo ó salvando el buque.

9.ª 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 alimento 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 (1).

(1) Art. 811 del vigente Código de Comercio.

A satisfacer el importe de las averías gruesas ó comunes, contribuirán todos los interesados en el buque ó cargamento existente en él al tiempo de ocurrir la avería (1).

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 pudieren probar que procedió con malicia, impericia ó descuido.

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 (2).

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 circunstancialmente 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

(1) Art. 812 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 813 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

arribe, dentro de las veinticuatro horas de su llegada, y de ratificarla luego con juramento (1).

El Capitán dirigirá la echazón y mandará arrojar los efectos por el orden siguiente:

1.º Los que se hallasen 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.

2.º 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 (2).

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 (3).

Si aligerando el buque por causa de tempestad, para facilitar su entrada en el puerto ó rada, se trasbordase á lanchas ó barcas alguna parte del cargamento y se perdiere, 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 trasbordadas se salvaren y el buque pereciere, ninguna responsabilidad podrá exigirse al salvamento (4).

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.

---

(1) Art. 814 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 815 de id.
(3) Art. 816 de id.
(4) Art. 817 de id.

CAPÍTULO V

De las arribadas forzosas, según el vigente Código de Comercio.

164.—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, reunirá á los Oficiales, citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes y que puedan asistir á la 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 reclamacienes y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles (1). La arribada no se reputará legítima en los casos siguientes: 1.º 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. 2.º Si el riesgo de enemigos, corsarios ó piratas, no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables. 3.º Si el desperfecto del buque proviniere de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, ó de alguna disposición desacertada del Capitán. 4.º Siempre que hubiere en el hecho causa

(1) Art. 819 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de la avería, malicia, negligencia, imprevisión ó impericia del Capitán (1). 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 (2). 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 (3). La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará á cargo del Capitán, que responderá de él á no mediar fuerza mayor (4). 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 aquel, 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

(1) Art. 820 del vigente Código de Comercio. Conviene no olvidar que por Real orden de 2 de Agosto de 1887, se prohibe la salida de buques sin piloto á bordo y mandando instruir sumaria ante las Autoridades de Marina, caso de arribada forzosa. Alcubilla, *Diccionario de la Administración Española*. Anuario de 1887, pág. 400.

(2) Art. 821 de id.

(3) Art. 822 de id.

(4) Art. 823 de id.

puerto de su destino (1). 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. 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 (2).

(1) Art. 824 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 825 del antiguo Código de Comercio. Acerca de las *arribadas*, véanse las *Ordenanzas generales de la renta de Aduanas*, aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884, artículos 226 á 230, en donde se definen la arribada en general, la *forzosa* y la *voluntaria*; se determinan las causas por las cuales se considera forzosa para los efectos del impuesto de Aduanas, los requisitos que deben cumplirse en caso de arribada forzosa y de lo que debe practicarse cuando un buque á causa del temporal que le impida permanecer en el puerto, hubiera de hacerse á la mar para refugiarse en otro.

Acerca de los derechos consulares que satisfarán los buques que entren de arribada forzosa, véase Real decreto de 14 de Julio de 1890, y tabla de Aranceles consulares anexa; *Gaceta de Madrid* de 5 de Agosto de 1890.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO VI

De los abordajes, según el vigente Código de Comercio.

165.—Si un buque abordase á otro por culpa, negligencia ó impericia del Capitán, piloto ú otro cualquier individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial (1). Si el abordaje fuese imputable á ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño, y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargos (2). Esta disposición es aplicable al caso en que no pueda determinarse cual de los dos buques ha sido causante del abordaje (3).

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 (4).

Si un buque abordare á otro por causa fortuita ó de fuerza mayor, cada nave y su carga soportará sus propios daños (5).

Si un buque abordara 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 (6).

Si por efecto de un temporal ó de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halla debidamente fondeado y amarrado

(1) Art. 826 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 827 de id.
(3) Art. 828 de id.
(4) Art. 829 de id.
(5) Art. 830 de id.
(6) Art. 831 de id.

abordare á los inmediatos á él, causándoles averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado (1).

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 (2).

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 (3).

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 tuviera 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 (4).

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 (5).

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 (6).

Cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzare á cubrir todas las responsabilidades, tendrá preferencia la in-

(1) Art. 832 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 833 de id.
(3) Art. 834 de id.
(4) Art. 835 de id.
(5) Art. 836 de id.
(6) Art. 837 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

demnización debida por muerte ó lesiones de las personas (1).

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 averiguación del suceso, remitiendo el expediente al Capitán general del departamento más inmediato para su continuación y conclusión (2).

(1) Art. 838 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 839 de id.

CAPÍTULO VII

De los naufragios, según el vigente Código de Comercio.

166.—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 (1).

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 (2).

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 obligacion si las mercaderías se vendiesen (3).

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 puede 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 si-

(1) Art. 840 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 841 de id.
(3) Art. 842 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM VERITATIS
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

demnización debida por muerte ó lesiones de las personas (1).

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 averiguación del suceso, remitiendo el expediente al Capitán general del departamento más inmediato para su continuación y conclusión (2).

(1) Art. 838 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 839 de id.

CAPÍTULO VII

De los naufragios, según el vigente Código de Comercio.

166.—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 (1).

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 (2).

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 obligacion si las mercaderías se vendiesen (3).

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 puede 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 si-

(1) Art. 840 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 841 de id.
(3) Art. 842 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM VERITATIS
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

gan, 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 de menos volumen, haciéndose la designación por el Capitán, con acuerdo de los Oficiales de su buque (1).

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 (2).

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 hubiese 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 el depósito seguro, á juicio del Juez ó Tribunal, para entregarlo á sus legítimos dueños (3).

(1) Art. 843 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 844 de íd.
(3) Véase art. 845 del vigente Código de Comercio, y los artículos de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas referentes á naufragios, y la orden de 20 de Diciembre de 1889, que modifica los artículos 191 y 212 de la Real Instrucción de 4 de Junio de 1878, sobre procedimientos en caso de naufragio y en expedientes de salvamento.

CAPÍTULO VIII

De la justificación y liquidación de las averías, según el vigente Código de Comercio.—Disposiciones comunes á toda clase de averías.—De la liquidación de las averías gruesas.—De la liquidación de las averías simples.

167.—Las innovaciones adoptadas 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 un 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 de método es de la mayor importancia, y reconociéndolo así los autores del Código vigente, 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 antigua.

En efecto; primeramente formula el vigente Código las disposiciones comunes á toda clase de averías, tales como la determinación del lugar en que debe procederse á la justificación y liquidación de las mismas, según los diversos casos que pueden presentarse, la necesidad de ser oídos todos los interesados, el señalamiento de un máximum del importe del daño sufrido para que sea admisible toda demanda de avería, la época desde que devengan intereses moratorios las indemnizaciones, y la obligación impuesta al Capitán de determinar con separación

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

los daños y gastos pertenecientes á cada avería ocurrida en el mismo viaje, distinguiendo las que afecten al buque ó al cargamento de las que sean comunes á ambos, cuya separación es extensiva á las tasaciones, presupuestos y cuentas.

Fijadas estas reglas generales, consigna el vigente Código las relativas al justiprecio de los daños y perjuicios causados en el buque y en la carga, estableciendo varias para la valuación de las mercaderías salvadas ó vendidas en el viaje, que contribuyen á la indemnización y la de los objetos perdidos ó deteriorados, declarando además los que están exentos de contribuir á la avería.

A continuación entra á ocuparse de todo lo relativo á la liquidación de la misma, cuya operación, como requiere ciertos conocimientos jurídicos en materias mercantiles, se encomienda á una persona distinta de los peritos tasadores, que, por lo general, son ajenos á esta parte de la ciencia del Derecho; establece las reglas que han de preceder á la liquidación, las que deben observarse en la distribución del importe de la avería, los requisitos para su aprobación y los efectos que la misma produce, tanto respecto de los contribuyentes y el Capitán, como respecto al asegurado y al asegurador, cuando los efectos asegurados hubiesen contribuído á la avería.

Y por último, formando una Sección aparte, trata el Código vigente de la liquidación de las averías simples, acomodándola á los preceptos establecidos para la común.

Tal es el conjunto de las disposiciones contenidas en el Código para la justificación y liquidación de toda clase de averías, el cual, como puede observarse á poco que se fije la atención, es más sistemático y ordenado que el que ofrece nuestro Código antiguo.

Y también es mucho más completo, porque comprende gran número de preceptos de todo punto necesarios para resolver importantes cuestiones del comercio marítimo, y de las cuales, ó no se hace mérito alguno de la legislación antigua, como sucede respecto de la indemnización del asegurador por las averías gruesas ocurridas en el buque, y por las particulares sobrevenidas en el mismo y en el cargamento, ó se indican de una manera tan deficiente que dan motivo á frecuentes dudas y dificultades en la práctica, como acontece respecto del lugar en que ha de verificarse la justificación y liquidación de las averías, modo de evaluar las mercaderías, aparejos del buque y fletes, derechos que asisten al cargador que pierde los efectos cargados después del siniestro ó los rescata sin haber recibido indemnización. Cada uno de estos puntos quedan perfectamente resueltos en el Código vigente, de acuerdo con los principios fundamentales del derecho marítimo y con la práctica generalmente admitida entre los navegantes, como lo demuestra la simple lectura de las nuevas disposiciones que á este fin consagra el Código.

Derecho vigente.

168.—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 (1).

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.

---

(1) Art. 846 del vigente Código de Comercio.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 (1).

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 (2).

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 (3).

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 tasen 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

(1) Art. 847 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 848 de id.
(3) Art. 849 de id.

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 (1).

De la liquidación de las averías gruesas.

169.—A instancia del Capitán se procederá privadamente, mediante el acuerdo de todos los interesados, al arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

A 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 (2).

Si el Capitán no cumpliere con lo dispuesto en el artículo anterior, el naviero ó las cargadores reclamarán la liquidación, sin perjuicio de la acción que les corresponda para pedirle indemnización (3).

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

(1) Art. 850 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 851 de id.
(3) Art. 852 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

entregarlas. No apareciendo á la vista al tiempo de la descarga, podrá hacerse después su entrega, siempre que se verifiquen dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los peritos (1).

La evaluación de los objetos que hayan de contribuir á la avería gruesa y la de los que constituyen avería, se sujetará á las reglas siguientes:

1.ª Las mercaderías salvadas que hayan de contribuir al pago de la avería gruesa, se valuarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos los 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, excluído 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 compras 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.

(1) Art. 853 del vigente Código de Comercio.

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 (1).

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 esta 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 (2).

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 (3).

Terminada por los peritos la valuación de los efectos salvados, y de los perdidos que constituyan la avería gruesa, hechas las reparacianes 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 (4).

Para verificar la liquidación examinará el liquidador la

(1) Art. 854 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 855 de id.
(3) Art. 856 de id.
(4) Art. 857 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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:

1.º El capital contribuyente, que determinará por el importe del valor del cargamento, conforme á las reglas establecidas en el art. 854.

2.º El del buque en el estado que tenga, según la declaración de peritos.

3.º 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 (1).

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 (2).

Si, no obstante la echazón de mercaderías, rompimiento 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.

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

(1) Art. 858 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 859 de id.

riesgo continuarán afectos á lo contribución de la avería gruesa, según su valor en el estado en que se encuentren, deduciendo los gastos hechos para su salvamento (1). 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 perdieron ó fueron 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 (2). 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. En este caso, la cantidad devuelta se distribuirá entre el buque y los interesados en la carga, en la misma proporción con que hubieren contribuído al pago de la avería (3). Si el propietario de los efectos arrojados los recobrare 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 (4). 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 (5). 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 (6). 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

(1) Art. 861 del vigente Código de Comercio.
(2) Art. 862 de id.
(3) Art. 863 de id.
(4) Art. 864 de id.
(5) Art. 865 de id.
(6) Art. 866 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

del Capitán, contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto (1). 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 (2).

170.—En cuanto á la liquidación de las averías simples, el vigente Código de Comercio se limita á consignar que 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 los artículos 853 y 854, reglas 2.ª á la 7.ª, en cuanto les sean aplicables (3).

(1) Art. 867 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 868 de id.

(3) Art. 869 del vigente Código de Comercio. Véanse además los arts. 214 y siguientes de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas de 19 de Noviembre de 1884, y los arts. 222 y siguientes de la Instrucción para el cumplimiento del decreto de 30 de Noviembre de 1872, aprobada por orden de 4 de Junio de 1873, inserta en el *Boletín* de la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, tomo XLI, págs. 294 y siguientes.

CAPÍTULO IX

Del salvamento y la asistencia.

171.—Con sobrada razón se queja el distinguido mercantilista Ureña y Smenjaud de que los tratadistas han desdeñado algo el estudio de estas instituciones del derecho naval (1), y de que la escasa literatura que acerca de la interesante doctrina jurídica de la asistencia y del salvamento marítimos, existe en Francia, en Inglaterra, en Italia y en Alemania, y la importancia que estas cuestiones presentan para el comercio internacional y para el Abogado y el jurisconsulto, haya dado gran valor científico á la monografía de Benfante (2), sobre todo en nuestra España, á pesar de los precedentes poco conocidos del Fuero Real (3), de las *Partidas* (4), de los antiguos Fueros de Valencia (5), de las costumbres de Tortosa (6) y del Consulado de Mar (7). Según Benfante, SALVAMENTO, del infinitivo *salvare*, nos lleva desde luego á la idea de poner en lugar seguro todo aquello que por sí no puede sustraerse á un peligro, y que durante las operaciones de socorro permanece completamente pasivo; es, pues, el salvamento en derecho marí-

(1) *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, tomo LXXVII; Madrid, 1890, pág. 211.

(2) *Il salvamento e l'assistenza nell Diritto marittimo*, par Giambattista Benfante, 1 vol de 225 págs.; Torino, 1889.

(3) Ley 1.ª, tít. 25, libro 4.º «Si nave ó galea, ó otro navio cualquiera peligrare, etc.»

(4) Tit. 9.º de la Partida 5.ª, que trata de los navios e del precio dellos.

(5) Rúbrica *De naufraig e d'encant.*

(6) Rúbrica *De naufraig e d'encant.*

(7) Capítulos 158 y 251.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

del Capitán, contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto (1). 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 (2).

170.—En cuanto á la liquidación de las averías simples, el vigente Código de Comercio se limita á consignar que 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 los artículos 853 y 854, reglas 2.ª á la 7.ª, en cuanto les sean aplicables (3).

(1) Art. 867 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 868 de id.

(3) Art. 869 del vigente Código de Comercio. Véanse además los arts. 214 y siguientes de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas de 19 de Noviembre de 1884, y los arts. 222 y siguientes de la Instrucción para el cumplimiento del decreto de 30 de Noviembre de 1872, aprobada por orden de 4 de Junio de 1873, inserta en el *Boletín* de la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, tomo XLI, págs. 294 y siguientes.

CAPÍTULO IX

Del salvamento y la asistencia.

171.—Con sobrada razón se queja el distinguido mercantilista Ureña y Smenjaud de que los tratadistas han desdeñado algo el estudio de estas instituciones del derecho naval (1), y de que la escasa literatura que acerca de la interesante doctrina jurídica de la asistencia y del salvamento marítimos, existe en Francia, en Inglaterra, en Italia y en Alemania, y la importancia que estas cuestiones presentan para el comercio internacional y para el Abogado y el jurisconsulto, haya dado gran valor científico á la monografía de Benfante (2), sobre todo en nuestra España, á pesar de los precedentes poco conocidos del Fuero Real (3), de las *Partidas* (4), de los antiguos Fueros de Valencia (5), de las costumbres de Tortosa (6) y del Consulado de Mar (7). Según Benfante, SALVAMENTO, del infinitivo *salvare*, nos lleva desde luego á la idea de poner en lugar seguro todo aquello que por sí no puede sustraerse á un peligro, y que durante las operaciones de socorro permanece completamente pasivo; es, pues, el salvamento en derecho marí-

(1) *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, tomo LXXVII; Madrid, 1890, pág. 211.

(2) *Il salvamento e l'assistenza nell Diritto marittimo*, par Giambattista Benfante, 1 vol de 225 págs.; Torino, 1889.

(3) Ley 1.ª, tít. 25, libro 4.º «Si nave ó galea, ó otro navio cualquiera peligrare, etc.»

(4) Tit. 9.º de la Partida 5.ª, que trata de los navios e del precio dellos.

(5) Rúbrica *De naufraig e d'encant.*

(6) Rúbrica *De naufraig e d'encant.*

(7) Capítulos 158 y 251.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

timo el hecho de conducir á lugar seguro una carga ó parte de ella, ó una nave juntamente con su carga, cuando no está ya á disposición de persona alguna.

Por lo que respecta á la asistencia, del infinitivo *assistere*, nos sugiere á su vez la idea del socorro prestado á aquel que no está absolutamente privado de toda acción para escapar del peligro que corre, si circunstancias especiales no se lo impidieran, y que por esta causa no puede librarse del riesgo sin ayuda. En la asistencia existe siempre una operación auxiliar cumplida en común entre el tercero que asiste y aquel que es asistido. Sentado esto, se ha definido la *asistencia marítima*, el socorro material prestado en el mar por una nave ó por una ó más personas á otra nave ó á otras personas que se encuentran en peligro. Por lo que respecta á la nave, es preciso notar que debe estar todavía á disposición de todo ó parte de su equipaje. Benfante ha fijado la naturaleza jurídica del salvamento como un *cuasi contrato*, y de la asistencia, que considera como un contrato *sui generis*, que tiene mucha analogía con la locación de servicios (1).

172.—La mayor parte de las disposiciones que rigen en materia de salvamentos con relación al comercio marítimo, se han indicado en los capítulos anteriores, siendo innecesario repetirlas. Deben tenerse, empero, presentes las disposiciones de carácter adjetivo, especialmente las de las Ordenanzas de matrículas de mar y otras refundidas en la Instrucción para cumplimiento del decreto de 30 de Noviembre de 1872 sobre organización de los Tribunales de Marina y sus procedimientos (2). En dicha Instrucción se previene que separadamente

(1) Giambattista Benfante, *Il salvamento e l'assistenza nell Diritto marittimo*. En el cap 3.° de esta obra se fija la naturaleza jurídica del salvamento como un *cuasi contrato* y de la asistencia que considera como un contrato *sui géneris* con muchos puntos de contacto con el de *locación de servicios*. El cap. 4.° trata de las importantísimas cuestiones relativas al *premio* del salvamento y de la asistencia. El 5.° presenta el cuadro de los diferentes derechos que sobre los objetos salvados se crean, y el 6.° está dedicado al estudio de estas Instituciones en el Derecho internacional.

(2) Véase la Orden del Ministerio de Marina de 4 de Junio de 1873, comunicada á la Vicepresidencia del Almirantazgo aprobando la Instrucción para cumplimiento del decreto de 30 de Noviembre de 1872, sobre organización de los Tribunales de Marina y sus procedimientos (*Gacetas de Madrid* de los días 12, 13, 14 y 15 de Junio de 1873).

del sumario sobre todo naufragio de buque mercante español, el Comandante de Marina, Ayudante del distrito ó Capitán del puerto, instruirá expediente administrativo respecto del salvamento, que contendrá: 1.°, inventario de los documentos y efectos salvados; 2.°, diligencia de depósito, y en su caso de la valoración de los mismos efectos; 3.°, cuenta justificada de los gastos de salvamento; 4.°, las diligencias practicadas para instruir al Capitán ó Patrón, navieros, cargadores ó aseguradores de los efectos que se salvasen y de la cuenta de los gastos ocasionados por el salvamento, y las contestaciones ó reclamaciones que los mismos hubiesen dado ó promovido (1). Si los efectos salvados pudieran adeudar á la Hacienda derechos por introducción, ó fuesen de ilícito comercio y se depositasen en almacenes de la Marina ó proporcionados por ésta, el depósito se verificará con intervención del representante de la Hacienda, al cual se entregará copia del inventario valorado de los efectos que hayan de almacenarse; y si el depósito se constituye en almacenes de la Hacienda, la Autoridad de Marina conservará una de las llaves de aquél, que deberá entregarle el Administrador de la Aduana (2).

Habiendo conformidad en el Capitán, navieros, cargadores ó aseguradores en cuanto á los efectos salvados y gastos del salvamento, previo el pago de éstos, el Comandante ó Ayudante, de acuerdo con su Asesor, decretará su entrega á los interesados ó á sus representantes legítimos por inventario y bajo recibo que se unirá al expediente (1). Si instruídos el Capitán, navieros, cargadores ó aseguradores no se presentasen á recibir los efectos salvados que respectivamente les correspondan, ó presentándose sin impugnar la cuenta de los gastos de salvamento no los abonasen, se procederá á la venta en público remate de los que basten para cubrir los gastos de salvamento,

(1) Arts. 10, 11, 14, 16, 17 y tit. 6.° de las Ordenanzas de 1802, y art 189 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.

(2) Real orden de 31 de Agosto de 1854. Art. 195 de las Ordenanzas de Aduanas de 15 de Julio de 1870, y 190 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.

(3) Arts. del 10 al 17, tit. 6.° de la Ordenanza de 1802. Decisión de competencia de 14 de Febrero de 1854 y art. 191 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de depósito y derechos de introducción (1). Si el Capitán, navieros, cargadores ó aseguradores impugnaren la exactitud del inventario ó la cuenta de gastos, la Autoridad de Marina, oyendo á su Asesor, les recibirá las justificaciones que ofrecieren, y con su dictamen remitirá el expediente al Capitán ó Comandante general del Departamento ó Apostadero, cuyo Jeje decidirá lo que corresponda con acuerdo de su Auditor (2). Si el importe de la cuenta total de los efectos salvados no alcanzase á cubrir todos los gastos, se satisfarán por el orden siguiente: 1.º Los jornales de los operarios empleados en el salvamento. 2.º El importe de los efectos inutilizados en aquel servicio. 3.º Los gastos de depósito. 4.º Los derechos de la Hacienda. 5.º Las dietas de los empleados de Marina que asistieron al salvamento (3). Siempre que la Hacienda deba percibir sus derechos por la introducción de efectos salvados, y cuando haya de procederse á su venta, se practicará ésta con intervención del Administrador de la Aduana que corresponda (4). Terminado el expediente, la Autoridad de Marina que lo instruya lo remitirá con su informe al Capitán ó Comandante general del Departamento, pudiendo recurrir los interesados de la resolución del Capitan ó Comandante general al Gobierno, el cual oirá el Tribunal del Almirantazgo (5). Si la embarcación náufraga fuese extranjera y trajere á su bordo toda ó parte de su tripulación, el Comandante de la provincia, Ayudante del distrito ó Capitán del puerto, dando conocimiento del suceso al Cónsul ó Agente consular más inmediato de la nación á que pertenezca, proveerá sin dilación á todo cuanto fuese necesario para el salvamento de las personas del buque y de su carga, procediendo en todo de acuerdo con el Capitán mientras no se presente el Cónsul ó la persona á quien éste confiera poder bastante (6). Presentado el Cónsul ó la persona que apodere, se dejará á su cuidado que practique todo lo que tuviere por

(1) Art. 192 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.
(2) Art. 4.º, tít 1.º de la Ordenanza de 1802.
(3) Real orden de 28 de Agosto de 1852.
(4) Art. 195 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.
(5) Art. 198 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.
(6) Real orden de 17 de Septiembre de 1857.

más conveniente, limitándose la Autoridad de Marina á facilitar los auxilios que le pidiere para el salvamento, para evitar desórdenes y para legalizar los actos de inventarios, depósitos de efectos salvados y otros cualesquiera incidentes que requieran la intervención de su Autoridad (1). Si la embarcación náufraga, cualquiera sea ó pueda ser su nacionalidad arribase á nuestras costas ó se encontrare en la mar sin gente, el Comandante de Marina, Ayudante del distrito ó Capitán del puerto, acompañados del Secretario, instruirán el expediente de salvamento en la forma prevenida en los artículos 189 y 190 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872, poniéndose sin dilación la debida custodia en el buque para su seguridad y la del cargamento, y ocuparán los libros y papeles que se hallaren á su bordo, formalizándose inventario de todo (2). Si en la embarcación perdida no se hubieren hallado documentos que faciliten noticias de su dueño ó de los del cargamento, se depositará todo por inventario, y se hará la publicación del naufragio por edictos, con las señales más precisas para que puedan venir en conocimiento los interesados, que se fijarán en los parajes más convenientes, insertándose en la Península é islas adyacentes, en la *Gaceta de Madrid* y en el *Boletín oficial* de la provincia, y en Ultramar en los periódicos oficiales de la capital del Apostadero y de la provincia respectiva, si los hubiere, y si no los hay, en los que se publiquen en las mismas localidades y tengan mayor circulación (3). Presentándose los interesados con citación de los mismos, se remitirá el expediente al Capitán ó Comandante general del Departamento ó Apostadero, donde con audiencia instructiva de aquéllos, del Fiscal del Departamento y de los halladores, se sustanciará y decidirá por la Junta económica del Departamento en la forma establecida ó que se estableciere para los juicios de presas (4). No pareciendo los dueños del buque ó cargamento dentro del

(1) Art. 200 de la Instrucción citada.
(2) Art. 40, tít. 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de S. M. para el Gobierno militar político y económico de su Armada naval. Imprenta de Juan de Zúñiga, año 1748, pág. 433, y art. 12, tit. 6.º de la Ordenanza de 1802.
(3) Art. 12, tít. 6.º de la Ordenanza de 1802.
(4) Art. 7.º, tít. 6.º de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

primer mes desde la publicación del naufragio, podrán venderse en pública subasta los más expuestos á deteriorarse que sean bastantes á cubrir los gastos causados (1). Cumplidos los tres meses después de la publicación del naufragio, y no presentándose dueño del buque y cargamento, el Ayudante del distrito ó Capitán del puerto en sus casos respectivos remitirán el expediente al Comandante de Marina de la provincia, el cual lo elevará al Capitán ó Comandante general del Departamento ó Apostadero, donde con audiencia instructiva del Fiscal del Departamento y de los halladores, se continuará la sustanciación del expediente por la Junta económica del Departamento en la forma establecida ó que se establezca para los juicios de presas (2).

173.—Cuando se encontraren sobre el mar ó se extrajeren de su fondo pertrechos ó efectos de bajeles naufragados desde mucho tiempo, ó cualquiera otra cosa que no sea producto de la misma mar, el hallador dará inmediatamente conocimiento al Comandante de Marina de la provincia, Ayudante del distrito ó Capitán del puerto, por los que, y cada uno en su caso, se formará expediente con inventario de los efectos hallados, publicando el hallazgo por edictos con las señales más precisas para que puedan venir en conocimiento los interesados, que se fijarán en los parajes convenientes, insertándose en la Península é islas adyacentes, en el *Boletín oficial*, y en Ultramar, en los periódicos de la provincia respectiva, si los hubiere, y si no los hay, en los que se publiquen en las mismas localidades y tengan mayor circulación, señalándose en dichos edictos el término de un mes para que, los que se consideren dueños de los efectos hallados, se presenten á deducir su derecho (3). Si se presentare alguno y justificare ser el dueño, después de oir ins-

(1) Art. 12, tít. 6.° de la Ordenanza de 1802.

(2) Arts. 7.° y 13, tit. 6.° de las Ordenanzas de 1802. Al citar esta Ordenanza en esta forma, entiéndase que nos referimos á la *Ordenanza de S. M. para el régimen y Gobierno militar de las matrículas de mar* de 12 de Agosto de 1802. Edición oficial, Madrid, en la Imprenta Real, 1802. Acerca de los juicios de presas, véase todo el tit. 5.°, tratado 6.° de las Ordenanzas de S. M. para el Gobierno militar, político y económico de la Armada naval de 1748.

(3) Art. 18, tit. 6.° de las Ordenanzas de 1802 y art. 206 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.

tructivamente al hallador, el Comandante, Ayudante ó Capitán de puerto, previo dictamen de su Asesor, si lo hubiere, y hallando bien justificado el derecho del que se considere dueño, dispondrá que, abonando éste al hallador la tercera parte de los efectos salvados, se le entreguen bajo inventario y recibo (1). Transcurrido el mes, contado desde la publicación del hallazgo y no presentándose el dueño, el Comandante de la provincia, el Ayudante del distrito ó Capitán del puerto en sus respectivos casos, previo dictamen del Asesor, si lo hubiere, dispondrá se adjudiquen y entreguen los efectos salvados al hallador bajo inventario y recibo (2). De las resoluciones del Comandante de la provincia, Ayudante del distrito ó Capitán del puerto en estos expedientes podrán recurrir los interesados, en el término de cinco días, al Capitán ó Comandante general del Departamento ó Apostadero, cuyos Jefes, con acuerdo de sus Auditores, resolverán definitivamente, consultando sólo en caso de disenso al Tribunal del Almirantazgo (3). Cuando el mar arroje á la costa anclas perdidas, pertrechos ó efectos de bajeles náufragos, ó cualquiera otra cosa que no sea producto de la misma mar, el hallador dará inmediatamente conocimiento al Comandante de Marina de la provincia, Ayudante del distrito ó Capitán del puerto, por los que, y cada uno en su caso, se formará expediente, con inventario de los efectos y publicará el hallazgo (4); pero expresándose en los edictos que los que se consideren con derecho á los efectos hallados se presenten á deducirlos por sí ó por medio de apoderado ante el Capitán ó Comandante general de Departamento ó Apostadero, al que con este fin se remitirá el expediente (5). Si se presentare alguno y justificare ser el dueño, previo dictamen del Fiscal del Departamento, determinará el Capitán ó Comandante general, con acuerdo de su Auditor, que los efectos salvados se entreguen á aquél por inventario y bajo recibo, abonando al hallador previamente la tercera parte del

(1) Art. 207 de la Instrucción citada.

(2) Art. 18, tit. 6.° de la Ordenanza de 1802, y art. 208 de la Instrucción citada.

(3) Art. 209 de la Intrucción citada.

(4) Véase art. 206 de la Instrucción citada.

(5) Art. 18, tit. 6.°, y 4.°, tit. 1.° de la Ordenanza de 1802.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

valor de ellos (1). Si el que se presentare no justifica debidamente su derecho á la propiedad de los efectos hallados, oyendo al Fiscal del Departamento y á su Auditor, el Capitán ó Comandante general dispondrá que los efectos salvados bajo inventario y justiprecio se entreguen al representante de la Hacienda, quedando ésta responsable á las reclamaciones de tercero, al pago de la tercera parte del valor de dichos efectos y á los gastos de salvamento (2). Lo mismo se practicará si transcurrido el mes desde la publicación de los edictos no se presentare nadie á reclamar la propiedad de los efectos hallados (3). La decisión del Capitán ó Comandante general del Departamento ó Apostadero, siendo conforme con el dictamen de su Auditor será ejecutoria; en caso de disentimiento antes de su ejecución, la consultará, exponiendo los motivos en que la funde al Tribunal del Almirantazgo (4).

174.—Con arreglo á las Ordenanzas de la renta de Aduanas, cuando naufrague un buque en las costas españolas, los empleados de la Aduana y los individuos del Resguardo acudirán inmediatamente y contribuirán en cuanto puedan al salvamento de los náufragos, de la carga y de la nave. Si no hubiere Aduana en el puerto del naufragio, los individuos del Resguardo prestarán el mismo servicio, custodiando los efectos y mercancías salvadas y dando inmediato aviso á la Autoridad más cercana (5). El conocimiento directo y principal de lo concerniente á naufragios, pasado el primer momento, compete á los Jefes de los puertos y á los Cónsules en la forma que establezca la legislación especial respectiva. Los Administradores de Aduanas deben limitar su acción á vigilar cuidadosamente que no se intente defraudar los derechos de la Hacienda. Para evitarlo dispondrán que se vigile el salvamento de la carga por empleados é individuos del Resguardo comisionados al efecto; intervendrán el inventario que se forme, recibiendo una copia autorizada, y exigirán una sobrellave de los almacenes en que aquélla sea colocada (1). Si los interesados ó el Capitán, ó la persona que haga sus veces, quiere desembarcar los efectos y mercancías salvadas en la nave misma en que venían, si se habilitó para ello, ó en otra cualquiera, lo solicitarán al Administrador de la Aduana, quien lo permitirá con las formalidades necesarias. Si el buque náufrago fuese español y llevase expedición de cabotaje, sólo se permitirá el reembarque de las mercancías salvadas en el mismo buque rehabilitado, ó en otro también español, á no ser que convenga al Capitán variar su expedición destinando al extranjero los géneros salvados, en cuyo caso se procederá con las formalidades establecidas para para esta clase de comercio (2). Si los interesados desean despachar las mercancías salvadas y éstas no tienen avería, lo solicitarán del Administrador de la Aduana en cuya jurisdicción hubiera ocurrido el siniestro, quien lo otorgará si la Aduana se halla habilitada. En otro caso, dará parte al Administrador de la principal, el cual, á costa de sus solicitantes, enviará los empleados necesarios al efecto. El despacho y el pago de derechos se hará en la forma ordinaria por medio de declaración, y dispensándose la presentación del manifiesto del Capitán (3). Si las mercancías salvadas y cuyo despacho se solicita tienen avería, se procederá observándose en lo posible lo prevenido en los artículos 214 y siguientes de las Ordenanzas de la renta de Aduanas (4). Los dueños de los buques náufragos que desearen exportar sus despojos, podrán verificarlo con las debidas formalidades. Por *despojos de un buque náufrago* se califican, no sólo su casco y arboladura, sino también los objetos de pertrecho y arma-

(1) Art. 211 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872.

(2) Art. 18, tit. 6.° de la Ordenanza de 1802 y art. 6.° de la ley de Aguas de 3 de Agosto de 1866; véanse además los artículos comprendidos en el título 5.° *De las presas*, tratado 6.° de las Ordenanzas de la Armada de 1748 en que se sustenta el principio de la tercera parte para los hallantes ó recobradores (art. 40, tit. 5.°, tratado 6.°).

(3) Art. 213 de la Instrucción citada.

(4) Art. 214 de la Instrucción de 30 de Noviembre de 1872. Nos referimos á la Instrucción para el cumplimiento del decreto de 30 de Noviembre de 1872, aprobada por orden de 4 de Junio de 1873; *Gacetas de Madrid* de los días 12, 13, 14 y 15 de dichos mes y año.

(5) Art. 231 de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884.

(1) Art. 232 de las Ordenanzas citadas.

(2) Art. 233 de id.

(3) Art. 234 de id.

(4) Art. 235 de id.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

mento, como son las velas, jarcias, cadenas, anclas, etc. Si en vez de exportarlos quiere venderlos, se entenderá, para la práctica de todas las diligencias necesarias, con el Cónsul de su nación; pero éste deberá dar parte á la Administración de la Aduana: 1.º Cuando vaya á hacerse la tasación del buque, á fin de que dicho Administrador nombre un empleado que asista á la tasación, firmando con los peritos que la hagan si la encuentran conforme, ó consignando su opinión y dando parte á su Jefe en caso contrario. 2.º Cuando terminadas las diligencias se proceda á la venta para que pueda asistir el mismo Administrador ó persona que lo represente. El Cónsul deberá, además, pasar al Administrador copia certificada del acta ó documento en donde conste el precio de la venta del buque ó sus despojos, y que ha de servir de base para exigir los derechos de Arancel al adquirente (1). Corresponde á las Autoridades de Marina la formación del expediente cuando efectos que no sean producto natural del mar se encuentren flotando ó arrojados en la costa y carezcan de dueño conocido.

Los Administradores de Aduanas se limitarán á contribuir al salvamento y á formar el inventario de los objetos salvados ó recogidos. Terminado el expediente, la Autoridad que lo haya instruído lo participará al Administrador de la Aduana á fin de que éste exija al que resulte dueño por derecho anterior ó por derecho de ocupación, el pago de los de Arancel correspondientes ó la fianza de reexportación, según opte el interesado por introducirlos á consumo ó llevarlos al extranjero. Si del expediente resultase que la Hacienda era la dueña de los objetos, se posesionará de ellos en la forma y con las reservas que establecen las leyes; pero nunca estará obligada á pagar por gastos de salvamento y recompensas más cantidad que la que valgan líquidamente los efectos vendidos en pública subasta (2).

175.—Se ha declarado que convenidas las partes en los escritos en que fijaron los puntos de hecho y de derecho que fueron objeto de discusión en el pleito en que las disposiciones

(1) Art. 236 de id. En el art. 237 de las mismas Ordenanzas se indica en qué forma debe procederse, si se quiere rehabilitar el buque para la navegación.

(2) Art. 238 de id.

legales por que había de resolverse eran las del Código de Comercio referentes á los naufragios, no es lícito atribuir á error de la Sala sentenciadora la aplicación del art. 989, que es el procedente, y aun cuando lo hubieran sido los números 12 y 13 de las Ordenanzas de las matrículas de mar, tampoco procedería el recurso, puesto que dichos artículos no imponen al dueño de la embarcación naufragada otra obligación que la de pagar los gastos causados en su salvamento, los cuales se conceden al demandante en la sentencia recurrida (1). También se ha declarado que obligándose por escritura pública el Capitán, los armadores y aseguradores de un buque abandonado, á responder de las reclamaciones que pudieran surgir por parte de los interesados en la nave y en su cargamento por consecuencia del reembarque de éste y de su salvamento, no es aplicable el art. 193 del Reglamento de 4 de Junio de 1873 (2), á la demanda sobre pago de alquileres, entablada por los dueños de los locales donde, por disposición de la Autoridad de Marina, fué depositado dicho cargamento, por que se trata de un asunto privado, y el conocimiento de tal demanda, basada en los derechos producidos por la mencionada escritura, corresponde á la jurisdicción ordinaria, lo cual no obsta para que la Autoridad de Marina proceda con arreglo á las atribuciones que la concede el citado Reglamento (3).

176.—Por la asistencia ó auxilio que prestare el Jefe de alguna Escuadra ó navío suelto de la Armada Real á embarcación particular, no podrá exigirse gratificación alguna, ya la hubiere escoltado ó socorrido por ser obligación especial de los Jefes de la Marina de guerra proteger todas las embarcaciones de españoles y darse el auxilio y favor de que necesitasen y estuviese en su mano (4). Debemos, pues, distinguir entre la asis-

(1) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 19 de Febrero de 1879; *Gaceta de Madrid* de 14 de Abril del mismo año.

(2) Se refiere á la Instrucción para el cumplimiento del decreto de 30 de Noviembre de 1873.

(3) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 7 de Julio de 1885.

(4) Art. 78, tit. 4.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de S. M. para el Gobierno militar, político y económico de su Armada naval de 1748. Véase, sin embargo, lo que con respecto á las embarcaciones apresadas y represadas

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tencia prestada por buques de la Armada española á buques mercantes españoles, en cuyo caso no hay *locación* ni contrato alguno, sino puramente el cumplimiento de un deber que les impone su Instituto á los marinos de guerra, y el caso en que se preste auxilio á buques mercantes y á personas que los tripulen ó que en ellos sean conducidas por otros buques que no sean de guerra, ú otras personas que no sean marinos de guerra. Si la asistencia se presta ó recibe por buques mercantes españoles ó personas pertenecientes á nuestra nacionalidad y por razón de buques mercantes, se estará á lo dispuesto en nuestro derecho mercantil marítimo, y en caso de ser entre buques ó individuos de distintas nacionalidades, se estará á lo que previene el Derecho internacional.

FIN DEL TOMO CUARTO

disponen dichas Ordenanzas en los arts. 18 y sigs. del tít. 5.°, tratado 6.°, y lo que previenen las Ordenanzas de matrículas de mar, tit. 6.°, que trata de la *Jurisdicción*.

INDICE DEL TOMO CUARTO

LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA MERCANTIL DE ESPAÑA

PARTE LEGISLATIVA

TITULO DÉCIMOSEXTO
Del contrato y letras de cambio.

CAPÍTULO PRIMERO — Páginas.

Del contrato de cambio.—De las letras de cambio, según el antiguo Código de Comercio.—Su forma, término y vencimiento.—Obligaciones del librador.—De la aceptación y sus efectos.—Del endoso y sus efectos.—Del aval y sus efectos.—De la presentación de las letras y efectos de la omisión del tenedor.—Del pago.—De los protestos.—De la intervención en la aceptación y pago.—De las acciones que competen al portador de una letra de cambio.—Del recambio y resaca.—Acciones y obligaciones que nacen del contrato y de la letra de cambio, según el antiguo Código de Comercio. .. 7

CAPÍTULO II

Modificaciones que se han introducido en el nuevo Código de Comercio en punto al contrato de cambio y á las letras.—Exposición de motivos acerca de dichas modificaciones y reformas..... 52

CAPÍTULO III

De las letras de cambio.—Su forma, requisitos y relaciones jurídicas, según el vigente Código de Comercio. 65

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

CAPÍTULO PRIMERO

De las libranzas y de los vales ó pagarés á la orden, según la antigua legislación mercantil..... 91

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tencia prestada por buques de la Armada española á buques mercantes españoles, en cuyo caso no hay *locación* ni contrato alguno, sino puramente el cumplimiento de un deber que les impone su Instituto á los marinos de guerra, y el caso en que se preste auxilio á buques mercantes y á personas que los tripulen ó que en ellos sean conducidas por otros buques que no sean de guerra, ú otras personas que no sean marinos de guerra. Si la asistencia se presta ó recibe por buques mercantes españoles ó personas pertenecientes á nuestra nacionalidad y por razón de buques mercantes, se estará á lo dispuesto en nuestro derecho mercantil marítimo, y en caso de ser entre buques ó individuos de distintas nacionalidades, se estará á lo que previene el Derecho internacional.

FIN DEL TOMO CUARTO

disponen dichas Ordenanzas en los arts. 18 y sigs. del tít. 5.°, tratado 6.°, y lo que previenen las Ordenanzas de matrículas de mar, tit. 6.°, que trata de la *Jurisdicción*.

INDICE DEL TOMO CUARTO

LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA MERCANTIL DE ESPAÑA

PARTE LEGISLATIVA

TITULO DÉCIMOSEXTO
Del contrato y letras de cambio.

CAPÍTULO PRIMERO — Páginas.

Del contrato de cambio.—De las letras de cambio, según el antiguo Código de Comercio.—Su forma, término y vencimiento.—Obligaciones del librador.—De la aceptación y sus efectos.—Del endoso y sus efectos.—Del aval y sus efectos.—De la presentación de las letras y efectos de la omisión del tenedor.—Del pago.—De los protestos.—De la intervención en la aceptación y pago.—De las acciones que competen al portador de una letra de cambio.—Del recambio y resaca.—Acciones y obligaciones que nacen del contrato y de la letra de cambio, según el antiguo Código de Comercio. .. 7

CAPÍTULO II

Modificaciones que se han introducido en el nuevo Código de Comercio en punto al contrato de cambio y á las letras.—Exposición de motivos acerca de dichas modificaciones y reformas..... 52

CAPÍTULO III

De las letras de cambio.—Su forma, requisitos y relaciones jurídicas, según el vigente Código de Comercio. 65

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

CAPÍTULO PRIMERO

De las libranzas y de los vales ó pagarés á la orden, según la antigua legislación mercantil..... 91

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CAPÍTULO II — Páginas.

De las libranzas, vales y pagarés á la orden y de los mandatos de pago llamados *cheques*, con arreglo al Código de Comercio vigente. 102

CAPÍTULO III

Naturaleza mercantil de los mandatos de pago ó cheques.—Definición, carácter y naturaleza de los mismos.—De los talones.—Del talonario.—Manual ó Carnet.—De la imposición de dinero ó valores en cuenta corriente.—Diferencias esenciales entre la imposición en cuenta corriente, la apertura de crédito en cuenta corriente, y el contrato de cuenta corriente.—Efectos de la imposición en cuenta corriente 172

TÍTULO DECIMOOCTAVO

De los efectos al portador.

CAPÍTULO PRIMERO

De los efectos al portador..... 141

CAPÍTULO II

Del robo, hurto ó extravío de los documentos de crédito y efectos al portador..... 151

TÍTULO DÉCIMONOVENO

De las cartas-órdenes de crédito.

CAPÍTULO ÚNICO

De las cartas-órdenes de crédito.—Legislación relativa á las mismas, con arreglo al antiguo Código de Comercio.—Derecho vigente.... 159

TÍTULO VIGÉSIMO

De los billetes de Banco.

CAPÍTULO ÚNICO

De los billetes de Banco.—Su concepto.—Su emisión y sus efectos.. 167

TÍTULO VIGÉSIMOPRIMERO

Del contrato de concesión.

CAPÍTULO ÚNICO

Del contrato de concesión de línea férrea.—Definición.—Condiciones.—Requisitos.—Cuándo se estima perfecto y consumado, en cuanto al fondo y á la forma, dicho contrato.—Título inscribible.. 193

TÍTULO VIGÉSIMOSEGUNDO

De los buques.

CAPÍTULO PRIMERO — Páginas.

De las naves, según la legislación anterior al vigente Código de Comercio 195

CAPÍTULO II

De los buques, según el vigente Código de Comercio..... 238

TÍTULO VIGÉSIMOTERCERO

De las personas que intervienen en el comercio marítimo.

CAPÍTULO PRIMERO

De los navieros, según el antiguo Código de Comercio. 253

CAPÍTULO II

De los propietarios del buque y de los navieros, según el vigente Código de Comercio.. 258

CAPÍTULO III

De los capitanes, según el antiguo Código 268

CAPÍTULO IV

De los Capitanes y de los Patrones de buque, según el vigente Código de Comercio..... 278

CAPÍTULO V

De los oficiales y equipaje de la nave, según el antiguo Código de Comercio 292

CAPÍTULO VI

De los Oficiales y tripulación del buque, según el vigente Código de Comercio..... 302

CAPÍTULO VII

De los sobrecargos, según el antiguo y el vigente Código de Comercio..... 318

CAPÍTULO VIII

Disposiciones comunes á las personas que intervienen en el comercio marítimo..... 320

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TÍTULO VIGÉSIMOCUARTO

De los contratos especiales del comercio marítimo.

CAPÍTULO PRIMERO — Páginas.

Del fletamento y sus efectos, según el antiguo Código de Comercio.. 329

CAPÍTULO II

Del contrato de fletamento, según el vigente Código de Comercio. . 345

CAPÍTULO III

Del conocimiento, según el antiguo y nuevo Código de Comercio . . 367

CAPÍTULO IV

Doctrina y jurisprudencia en materia de fletamentos y conocimientos..... 375

CAPÍTULO V

De la importación por mar.—Cuándo principia y cuándo se entiende concluida.—Del manifiesto.—Requisitos de los manifiestos.—Sobordo de la carga.—Obligaciones de los navieros, cargadores ó consignatarios con respecto á los manifiestos.—Nota relativa á determinadas mercancías que deberá presentar el Capitán al llegar á puerto.—Del fondeo.—Obligaciones del Capitán cuyo buque lleve carga para más de un puerto español.—Cómo han de ser declaradas las partidas del manifiesto.—Prohibición de consignar á la orden ciertas mercancías.—Domicilio legal del Capitán para todos los efectos de las Ordenanzas de Aduanas.—Caso de arribada forzosa á alguna cala, fondeadero ó punto de playa donde no haya Aduana..... 382

CAPÍTULO VI

De los consignatarios de buques y consignatarios de cargamentos.—Consecuencias de la admisión de la consignación.—Responsabilidades de los consignatarios y de los armadores.—De las declaraciones.—Obligaciones con respecto á ellas de los consignatarios de los cargamentos.—Requisitos que ha de contener la declaración.—Condiciones bajo las cuales debe puntualizar su declaración el interesado.—Toda mercancía que en el manifiesto del Capitán conste destinada á un punto dado, deberá declararse para su despacho en él.—Mercancías que se permitirán descargar para su adeudo ó que se lleven á otro punto de España ó del extranjero en el mismo buque ó en otro distinto.—Descarga en varios puertos de cargamentos de mercancías especiales.—Descarga de parte del cargamento en puertos extranjeros.—Renuncia del consignatario ó casos en que no se presenta éste.—De la descarga de las mercancías. 389

CAPÍTULO VII — Páginas.

De la importación de las provincias españolas de Ultramar.—Disposiciones especiales acerca de la importación de ciertas y determinadas mercancías.—De la exportación por mar.—Del tránsito y transbordo de mercancías.—De los Depósitos..... 399

CAPÍTULO VIII

Del comercio de cabotaje.—Diversos aspectos del comercio de cabotaje, con relación al régimen de las Aduanas. 414

CAPÍTULO IX

Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.—Carácter y naturaleza de este contrato.—Legislación anterior al vigente Código de Comercio..... 425

CAPÍTULO X

Del contrato á la gruesa ó á préstamo á riesgo marítimo, según el vigente Código de Comercio..... 433

CAPÍTULO XI

De los seguros marítimos, según el antiguo Código de Comercio.—Forma de este contrato.—Cosas que pueden ser aseguradas y evaloración de ellas.—Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.—Abandono de las cosas aseguradas..... 443

CAPÍTULO XII

De los seguros marítimos, segun el vigente Código de Comercio.—Motivos yfundamentos.—De la forma del contrato de seguros marítimos.—De las cosas que pueden ser aseguradas y de su evaluación.—Obligaciones entre el asegurador y asegurado.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.—Del abandono de las cosas aseguradas. 476

TITULO VIGÉSIMOQUINTO

De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.

CAPÍTULO PRIMERO

De las averías.—Legislación anterior al vigente Código de Comercio.—De las averías en general, de sus especies y de las que dan lugar á obligación ó contribución.—De las condiciones indispensables para que la avería dé lugar á contribución.—Excepciones.—Ampliación de la regla general.—De la justificación y estima de la avería gruesa.—De las cosas que contribuyen y su estimación, y de la liquidación de la avería. 503

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

	Páginas.
CAPÍTULO II	
De las arribadas forzosas, según el antiguo Código de Comercio....	514
CAPÍTULO III	
De los naufragios, según el antiguo Código de Comercio.....	518
CAPÍTULO IV	
De las averías, según el vigente Código de Comercio..	522
CAPÍTULO V	
De las arribadas forzosas, según el vigente Código de Comercio... .	529
CAPÍTULO VI	
De los abordajes, según el vigente Código de Comercio.....	532
CAPÍTULO VII	
De los naufragios, según el vigente Código de Comercio.....	535
CAPÍTULO VIII	
De la justificación y liquidación de las averías, según el vigente Código de Comercio.—Disposiciones comunes á toda clase de averías. —De la liquidación de las averías gruesas.—De la liquidación de las averías simples....	537
CAPÍTULO IX	
Del salvamento y la asistencia	547

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS