

Sucede que cuentas de venta como la que precede, á veces hay que repetirlas mensual ó bimensualmente, y si resultan contener cuarenta ó cincuenta operaciones, por ejemplo, absorbe cada vez algunas horas su formalización. Esto depende de circunstancias de negocio sobre las que no cabe generalizar ni sentar reglas. Nosotros hemos tomado como ejemplo un pico de 20 balas, cuya cuenta de venta se manda al comitente así que ha sido agotada la partida. Podía ser ésta de 700 ó más balas, en una ó varias remesas, con venta muy seguida durante meses, y ser necesario producir mensualmente á su dueño relación detallada de las ventas; en cuyo caso se impone y es de rigor un documento como el presentado.

El vencimiento medio señalado al producido líquido de la mentada cuenta de venta, dice que cobrando el comisionista de Barcelona á los vencimientos respectivos de las ventas efectuadas y reintegrándose el de Marsella el día 13 de marzo, los intereses en pro y en contra quedan de tal modo compensados, que ni comitente ni comisionista salen perjudicados ni beneficiados por intereses en un céntimo siquiera, que es lo que procede.

El cálculo del vencimiento común se ha hecho del modo siguiente:

Ptas. 198'89 al 24 de febrero	Epoca.	
» 81'09 al 10 de marzo	14 días	1,135'26
» 122'62 al 17 de »	21 »	2,575'02
» 233'24 al 20 de »	24 »	5,597'76
» 150'56 al 22 de »	26 »	3,914'56
<hr/> Ptas. 786'40		<hr/> 13,222'60

Vencimiento medio $\frac{13,223}{786} = 17$ días después del 24 de febrero que hemos tomado como base ó punto de partida, cuyo vencimiento corresponde al 13 de marzo (1).

Hemos omitido, por carecer de importancia, los gastos de la cuenta de venta que examinamos, al buscar el vencimiento medio de las ventas efectuadas; entendiéndose que si de tal entidad fueran éstos, como, por ejemplo, los portes y derechos de Aduana de una gran partida de géneros (que bien podrían ascender á algunos miles de pesetas), entonces los tendríamos en cuenta, deduciendo del producto líquido de las ventas el importe de los intereses. En la cuenta habría un gasto más á deducir, que serían los intereses correspondientes á los desembolsos del comisionista, á la tasa corriente que tuviera el dinero en la plaza, ó bien á la convenida de antemano. Como puede comprender el lector, ni los suplidos indicados, ni otros más ó menos importantes que hiciera por cualquier concepto el comisionista, ninguna variación, salvo la insignificante dicha, experimentaría la cuenta de venta.

(1) En la nota de la página 219 del tomo I de esta obra, ya damos á conocer al lector la fórmula ó regla general para buscar el vencimiento común.



DE OTROS DOCUMENTOS Y CONTRATOS

EMANADOS DE LA

CONDUCCIÓN DE LA COSA OBJETO DE LA COMPRA-VENTA

Cuando los géneros vendidos hay que trasladarlos de una plaza á otra por residir los contratantes en distintas, su conducción ó transporte motiva nuevos contratos y los documentos, aunque no siempre necesarios, justificativos de los mismos. Según la forma del transporte, así es el contrato y la expresión del mismo, ó sea el documento á que da lugar.

Si la conducción de las mercancías se hace por vías terrestres ó fluviales, da lugar al llamado *contrato mercantil de transporte terrestre*, del que se ocupa el Código en su título VII, artículos 349 y siguientes.

Cuando el transporte se hace por mar, motiva uno de los contratos especiales del comercio marítimo llamado *contrato de fletamento*, del que también se ocupa el Código de Comercio en su título III, sección primera, artículos 652 y siguientes.

LA CARTA DE PORTE

Es el documento que en el contrato mercantil de transporte terrestre firman por duplicado el cargador y el porteador. Va en forma de carta dirigida por aquél al consignatario de la mercancía, por cuyo motivo consideramos ocioso reproducirlo aquí, bastando saber que, según el art. 350 del vigente Código de Comercio, la carta de porte deberá expresar:

- 1.º El nombre, apellido y domicilio del cargador.
- 2.º El nombre, apellido y domicilio del porteador.
- 3.º El nombre, apellido y domicilio de la persona á quien ó á cuya orden vayan dirigidos los efectos ó si han de entregarse al portador de la misma carta.

- 4.º La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas ó signos exteriores de los bultos en que se contengan.
- 5.º El precio del transporte.
- 6.º La fecha en que se hace la expedición.
- 7.º El lugar de la entrega al porteador.
- 8.º El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.
- 9.º La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediase algún pacto (1).

La carta de porte no hemos de considerar que sea la forma necesaria del contrato mercantil de transporte terrestre, puesto que sin esta forma el contrato también subsistiría. Por esto el citado artículo dice por modo bien explícito, que tanto el cargador como el porteador de mercaderías ó efectos *podrán* exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte en que se exprese lo que acabamos de enumerar. Es decir, que el Código aconseja la carta de porte al cargador y al porteador; no se la impone. Así es que en su art. 354 dice que en defecto de este documento, se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, conforme á las disposiciones generales establecidas para los contratos de comercio.

De todos modos (art. 353), los títulos legales del contrato entre el cargador y porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las contestaciones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción.

Dice también el Código que en los transportes que se verifiquen por ferrocarriles ú otras empresas sujetas á tarifas ó plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte ó declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran, en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, á las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinase tarifa, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que á ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión ó referencia en la carta de porte que entregue al cargador.

El Código se refiere á las declaraciones de expedición ó talones de ferrocarril, que son las más generalizadas en toda clase de transportes terrestres. Cabe decir que el talón de expedición es la forma moderna de la carta de porte, de la que á continuación damos el correspondiente modelo.

(1) Sobre este particular, ya antes de la promulgación del vigente Código de Comercio, el Supremo había sentado la doctrina jurídica siguiente:

El 6 por 100 que devenga el capital que representaban las mercancías y su transporte desde el día en que fueron entregadas á la empresa hasta el en que se realice el pago, es el único perjuicio apreciable. (*Sentencia de 17 de marzo de 1881.*)

—Los perjuicios que se reclamen de un ferrocarril han de ser ciertos y consecuencia de la falta de cumplimiento del contrato. (*Sentencia de 21 de marzo de 1881.*)

—Cuando no se trata de una ganancia eventual é incierta, sino de perjuicios positivos, hay que atenerse á las pruebas que estime la Sala sentenciadora. (*Sentencia de 5 de enero de 1885.*)

—Cuando según las pruebas estimadas por la Sala sentenciadora, se reclama de una empresa de ferrocarriles por su falta de cumplimiento del contrato de transporte, no una ganancia eventual é incierta, sino perjuicios positivos fundados en la falta de primeros materiales para una industria establecida y de productos de la misma, para cumplir contratos de venta, siendo la citada industria el destino natural de la mercancía, no se infringe ni el Código de Comercio ni el Reglamento de policía de ferrocarriles. (*Sentencia de 5 de enero de 1885.*)

COMPANÍA DE LOS F. C. DE T. A. B. Y F.

Estación de _____

Expedición núm. _____ G. V.

Día de _____ de 18 ____

á las _____

Remitente D. _____

vive _____

Consignatario D. _____

vive _____

BULTOS

Núm. _____ Clase _____ Marcas _____

CONTENIDO	PESO Kilogramos	PRECIO Pesetas	IMPORTE Cts.
TOTAL (r)			

(1) Cobrado ó por cobrar.

E. Mod. núm. 120.

COMPANÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA

Contabilidad general, Intervención y Estadística

Expedición núm. _____

D. _____ ha facturado el de _____ calle _____

núm. _____ de 18 ____ de las _____ de la _____ los bultos si-

guientes, los cuales deberán expedirse á (1) _____ entregándose (2) _____

á (3) _____ residente en _____

(1) El nombre de la Estación de destino.—(2) En la Estación ó á domicilio.—(3) Al portador del talón ó á D. Talón de tal; en este caso indiquense las señas de su domicilio.

El plazo máximo del transporte fine el día _____ sin perjuicio de la mayor celeridad que pueda obtenerse.

BULTOS	NOMBRE	CLASE	MARCAS	PESO en kilogramos	TABLA apli- cada	PRECIO por fracción	IMPORTE del transporte	IMPORTE total
TOTAL								

NOTA.—Los precios del transporte no son obligatorios sino en cuanto están conformes con las tarifas aprobadas por el Gobierno.

La Compañía, usando del derecho que le concede el art. 1.º del Reglamento de policía (1), desechó

en razón á que _____

y habiendo insistido el remitente para que los admitiera, se hace constar, á fin de que quede exenta de toda responsabi-

lidad, conforme establece dicho artículo.

RECIBI

El Consignatario,

El Jefe de la Estación,

(*) Cobrado ó por cobrar.

(1) Tienen derecho las Empresas á desear los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercancías que contienen. Si el remitente insistiere en que se admitan, tendrá la Empresa obligación de conducirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposición en el resguardo expedido.

E. Mod. núm. 120.

TALÓN RESGUARDO

(Duplicado de la carta de porte)

ESTACION DE _____

GRAN VELOCIDAD

Al dorso de la precedente declaración, hoja ó talón de expedición van extractadas las condiciones generales del transporte impuestas por la empresa ferrocarrilera encargada de conducir las mercancías ó efectos á su destino.

LA PÓLIZA DE FLETAMENTO

Así como al verificar la conducción por vía terrestre ó fluvial de las mercancías ó efectos nace el contrato mercantil de transporte terrestre y el documento llamado *carta de porte*, cuyo modelo hemos visto; así también cuando el transporte se hace por mar da origen al llamado contrato de fletamento, que motiva los documentos conocidos por *póliza de fletamento* y *conocimiento de embarque*.

Fletamento es un contrato exclusivamente marítimo por el que una persona humana ó social alquila á otra una nave en todo ó en parte, mediante un precio convenido para el transporte de sus efectos ó mercancías.

Es contrato consensual y bilateral, y tiene grandes semejanzas con el de arrendamiento en derecho civil. Así como para éste se hace preciso que exista la cosa que se da en arrendamiento, así es precisa la existencia de la nave y de las mercancías para que haya contrato de fletamento.

Llámase *fletante* al que presta la embarcación; *fletador* al que la toma, y *flete* al precio ó merced convenida que se paga por el préstamo del buque.

Existe en este contrato alquiler de cosa—la nave—y de servicios—el equipaje ó tripulación que debe transportar al lugar convenido las mercancías del fletador.

El fletamento puede ser parcial ó total: en el primer caso es de una parte del cargamento ó de cierto número de toneladas; y en el segundo es de toda la cabida del buque, y se llama también de *carga general*.

Puede también el fletamento ajustarse para viaje redondo de *ida, estada y vuelta*, ó sólo por la *ida* ó para la *vuelta*, ó por tiempo determinado, ó por meses ó por días.

Corresponde hacer este contrato al propietario ó propietarios del buque, al naviero ó en su defecto al capitán.

Se verifica mediante póliza ó por escritura notarial, y se rescinde por las causas que se determinan en el artículo 688 del Código de Comercio.

Cuando el contrato de fletamento se verifique mediante póliza, deberá ser ésta extendida por duplicado, 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 contratase el fletamento.

5.^a El nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestase 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 hubiesen de ocupar, ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento, ó de cualquiera otra forma que se hubiese convenido.

9.^a El tanto de *capa* (1) que se haya de pagar al capitán.

10.^a Los días convenidos para la carga y descarga.

11.^a Las estadías y sobrestadías (2) que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiese de pagar.

Á pesar de que, enumeradas las circunstancias que el Código prescribe que deben contener las pólizas de fletamento, podríamos hasta cierto punto prescindir de presentar un modelo, lo damos á continuación para mayor inteligencia del lector.

(1) Lo que se acostumbra á pagar al capitán por sus derechos sobre la carga, regulados á un tanto por ciento sobre el flete. La costumbre de los derechos de *capa* ha decaído mucho, y pocos capitanes habrá en la actualidad que cuenten con ellos en su presupuesto de ingresos.

(2) Indemnización que se debe por la demora en la carga ó descarga de la nave. En el *Diccionario Marítimo español*, redactado por orden del Rey nuestro señor é impreso en 1831 en Madrid, en la entonces llamada *Imprenta Real*, leemos lo siguiente:

«ESTADÍA. s. f. *Com. y Nav.* La detención que hace en cualquier puerto una embarcación mercante.—El gasto extraordinario que en ella causa. En una y otra acepción es más usado el plural; y muchos dicen y escriben *estarias*. En las pólizas de fletamento suelen pactarse algunos días para cargar y descargar, los cuales se llaman *estadías* ó *estarias* ó *demoras náuticas*. Distingúense además las estadías en *regulares* ó *irregulares*; las primeras son las que provienen de convenio ó de estilo de mar; las segundas son los retardos causados por algún accidente ó fuerza mayor. Las *regulares* suelen subdividirse en *ordinarias* y *extraordinarias*: por razón de las primeras, que consisten en el tiempo pactado para la descarga, ó conforme al uso de mar, nada se suele abonar al patrón; mas por las segundas, que se llaman *sobrestadías* ó *sobrestarias*, se suele convenir en un tanto diario, según la práctica de las naciones, que es varia. V. Capm. en el glos. de las costum. mar. de Barcelona. V. además *impedimento*»

Núm. 98

Entre D. Manuel Borrás, vecino de esta ciudad, consignatario del vapor español «Negrito», de la matrícula de Cadaqués y 305 toneladas de arqueo, actualmente surto en este puerto á la orden del capitán D. Ignacio Millet, de Masnou, por una parte; y por otra D. Juan Lara, de este comercio, se ha convenido ante el infrascrito corredor intérprete de navios la presente póliza de fletamento, bajo las bases y condiciones siguientes:

- 1.^a D. Manuel Borrás fleta á D. Juan Lara y éste acepta, el vapor llamado «Negrito», en buen estado y provisto de todo lo necesario para navegar con seguridad, al efecto de tomar en este puerto, á carga general, una partida de mercaderías lícitas, con destino á Montevideo y Buenos Aires, pudiendo el fletador, para completar el cargamento, poner sobre cubierta hasta ocho toneladas de ácidos ú otras substancias inflamables.
- 2.^a La cámara, camarotes y el sitio destinado á los viveres, carbón y repuestos de toda clase, quedan reservados y, por consiguiente, no forman parte de este contrato.
El lastre necesario al buque correrá á cargo del fletador.
- 3.^a Cargado el vapor, firmados los conocimientos por el capitán, y en su poder la documentación necesaria, se obliga á salir tan pronto como el tiempo lo permita y dirigirse directamente (salvo el caso de fuerza mayor) al puerto de Montevideo, desde cuyo punto, y después de haber efectuado la descarga de los efectos á él destinados, hará rumbo hacia Buenos Aires á fin de dejar allí el resto del cargamento.
- 4.^a Se conceden al fletador, para que pueda completar el cargamento en Barcelona, veinte días laborables que empezarán á contarse veinticuatro horas después de haber declarado el capitán Sr. Millet que el buque está dispuesto para recibir la carga; y en caso que convenga, se concederán diez días de sobrestadías, á razón de cincuenta céntimos de peseta por tonelada y por día; pero pasado el tiempo fijado por las estadias y sobrestadías, podrá el capitán hacerse á la vela, esté ó no completamente cargado el buque, debiendo pagarse el vacío, si lo hubiere, como á lleno, según apreciación pericial.
- 5.^a Para la carga y descarga en Montevideo y Buenos Aires, se conceden sesenta días de estadias, que comenzarán á contarse desde el día siguiente al de la llegada del buque, si éste está en disposición para poder efectuar dichas operaciones.
Por cada día de retraso deberá satisfacerse una indemnización de trescientas pesetas.
La descarga en Barcelona se hará en el plazo que sea de costumbre.
- 6.^a Todos los gastos referentes al buque, tales como el pilotaje, anclaje, gabaraje, despachos de aduanas y, en general, cuantos se ocasionen á la entrada ó salida de los puertos, incluso los de Montevideo y Buenos Aires, correrán á cargo del capitán.
- 7.^a La carga en Barcelona y las descargas y nuevas cargas en Montevideo y Buenos Aires, se efectuarán hasta debajo de la cubierta del buque, de cuenta y riesgo del fletador ó consignatarios; y el izar la mercancía y estivarla á bordo correrá á cargo de la tripulación.
- 8.^a El precio del presente fletamento se ha convenido y aprobado por las partes en veinte mil pesetas, pagaderas al contado y en metálico, sin descuento, después de haber efectuado la entrega del cargamento en Buenos Aires, deduciendo una comisión del cuatro por ciento.
- 9.^a El capitán firmará los conocimientos que le presente el fletador ó corresponsal, sin inmiscuirse en el flete que en ellos se haya hecho constar, siendo esto de la incumbencia de las partes contratantes.
- 10.^a El buque irá consignado en Montevideo y Buenos Aires á los corresponsales del fletador, sin que aquél deba satisfacer por ello ninguna comisión.
- 11.^a Si en Montevideo necesitase el capitán alguna cantidad para atender á las necesidades del buque, se le entregarán en concepto de anticipo y sin exigirsele ninguna comisión, las sumas que pidiere.
- 12.^a El buque deberá estar despachado de aduana, consulado y sanidad, para poderse hacer á la vela, si el tiempo lo permite, el día veinticinco de julio próximo, reservándose el fletador el derecho de hacerle salir antes de esta fecha, si le conviniera.
- 13.^a En caso de avería gruesa se arreglará y liquidará según uso y costumbre.

Para el exacto cumplimiento de esta póliza de fletamento, cuyo coste, según costumbre, va á cargo del buque, el fletante se obliga con el casco, aparejos y flete del vapor, y el fletador se obliga con todos sus bienes y mercaderías.

Extendida en Barcelona y firmada por las partes, previa lectura, para quedarse el original en poder del infrascrito, y entregar copias á los interesados para los fines consiguientes.

Barcelona 7 de Junio de 1898.

MANUEL BORRÁS

JUAN LARA

Por copia conforme,
AGUSTÍN BUSTAMANTE

Opinan algunos que no se comprende en muchos casos la utilidad de la póliza de fletamento, bastando el conocimiento de embarque como documento justificativo de la entrega de la carga. Tal vez los tales tengan razón, porque lo cierto es que en nuestros días las empresas de vapores tienen ya marcadas las condiciones bajo las cuales admiten carga, y los buques de alta navegación prescinden con frecuencia en sus contratos de la póliza de fletamento.

Creemos de rigor y siempre de gran utilidad usar la póliza de fletamento, en aquellos contratos en que haya condiciones especiales á que deban sujetarse las partes contratantes: tal sucede en los fletamentos de *alta navegación*, en los llamados *totales*, en los *parciales*, en los de *todo el buque* ó de la mitad del buque. Ahora, en los fletamentos á *carga general* basta sólo el conocimiento de embarque, del que pasamos á ocuparnos.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Aunque el conocimiento no sea necesario para el perfeccionamiento del contrato de fletamento (1), el Código en su artículo 706 impone la obligación al capitán y al cargador del buque de extenderlo de forma que en dicho documento se exprese:

- 1.º El nombre, matrícula y porte del buque.
- 2.º El del capitán, y su domicilio.
- 3.º El puerto de carga y el de descarga.
- 4.º El nombre del cargador.
- 5.º El nombre del consignatario, si el conocimiento fuese nominativo (2).
- 6.º La cantidad, calidad, número de los bultos y marcas de las mercaderías.
- 7.º 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.

El conocimiento de embarque en el comercio marítimo viene á ser lo que la carta de porte en el contrato de transporte terrestre.

La póliza de fletamento es un documento justificativo del contrato del mismo nom-

(1) Art. 654. Las pólizas del fletamento contratado con intervención del corredor que certifique la autenticidad de las firmas de los contratantes por haberse puesto en su presencia, harán prueba plena en juicio; y si resultare entre ellas discordancia, se estará á la que concurde 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.

(2) También se extienden los conocimientos de embarque á la orden y al portador, es decir, que el portador puede reclamar los géneros del capitán. Los documentos á la orden y al portador sólo los hallamos en los tiempos modernos, que han sabido movilizar todos los valores. En la antigüedad fueron completamente desconocidos.