

A pesar de lo que acabamos de decir, se consideran autorizados para cobrar el importe de las ventas que hacen y dar recibo del mismo, los mancebos encargados de vender al por menor en los almacenes públicos y los que en las ventas al por mayor perciben su importe en el mismo almacén y al contado. Lo mismo determina el art. 159 del Código portugués.

Los encargos hechos por el comitente ó principal á su factor ó mancebo, deben desempeñarlos estos por sí sin que puedan delegarlos como no haya consentimiento previo del principal ó comitente.

La ley da algunas disposiciones referentes al contrato de servicios entre los principales y mancebos. Segun ellas, si en este contrato no se fija la duracion del mismo, cualquiera de las partes puede darla libremente por terminada con solo dar aviso de ello con un mes de anticipacion; pero si en el contrato se determinó el tiempo, durante el cual habia de regir, no pueden las partes separarse de él arbitrariamente, estimando la ley como tales arbitrariedades, toda causa de inobservancia que no se funde en una injuria hecha por una de las partes á los intereses, á la seguridad ó al honor de la otra. Ello no obstante, todo comerciante puede despedir á su factor ó mancebo, cualesquiera que sean los pactos de su contrato siempre que estos realizaran algun fraude ó abuso de confianza en las gestiones que les fueren encargadas, ó que practicaran alguna negociacion mercantil que no fuese por cuenta de su principal, á menos que se haga con el consentimiento de este último.

Si por cualquier accidente imprevisto ó por el cual no se pueda culpar á los factores ó mancebos, estos se viesen impedidos de desempeñar sus servicios, tienen derecho á continuar percibiendo el salario que les corresponda durante el espacio de tres meses, en el caso de no haber pacto expreso en contrario; hallándose conformes con este precepto los del art. 168 del Código portugués y 85 del de Wurtemberg.

Si el mancebo, y aun cuando la ley no lo diga, debe entenderse que así mismo el factor, sufrieren alguna pérdida ó hicieren algun gasto extraordinario por efecto inmediato y directo del servicio, que vienen obligados á prestar, debe el principal ó comitente indemnizarlo como no hubiese pacto expreso en contra.

Otro de los oficios auxiliares del comercio, y tal vez el más importante de ellos, es el de los *porteadores*, esto es, los encargados del transporte de mercancías, bien sea por las vías terrestres, bien por las fluviales; y como quiera que el Código español de comercio, trata del transporte marítimo en el libro tercero y del terrestre y fluvial en el primero, trataremos tambien separadamente ambas clases de transporte para no alterar el orden seguido por el citado Código.

Segun este, son porteadores todos los encargados de transportar mercancías por tierra ó por los rios y canales navegables. La primera condicion que necesitan desde luego los porteadores, aun cuando no lo diga el Código de comercio, debe ser la de la capacidad legal que para contratar y obligarse exige el derecho civil, pues que en efecto, estos auxiliares contratan y se obligan por sí, y esta es la opinion generalmente admitida.

En términos generales, así como se llama porteador al que recibe las mercancías para transportarlas, se llama cargador al comerciante que con este objeto las entrega al porteador. Uno y otro pueden mutuamente exigirse una carta de porte que hace fé en juicio, y en la cual deben constar: los nombres, apellidos y domicilios del cargador, porteador y consignatario, fecha de la expedicion y punto en que haya de hacerse la entrega, calidad genérica de las mercancías, peso, marcas ó signos exteriores de los bultos, precio del transporte, plazo en que deha entregarse la carga al consignatario y finalmente, los pactos establecidos (si los hubiere) sobre la indemnizacion por retardo ú otra causa. Iguales disposiciones contienen los artículos 174 del Código portugués, 109 del francés y 106 y 107 del de Wurtemberg. Esta carta de porte tiene fuerza legal en juicio, hasta tal punto, que se deciden por su contenido todas las diferencias ó reclamaciones que puedan ocurrir

ó presentarse, y no se admite en contrario otra excepcion que la de falsedad y la de error involuntario en su redaccion. En caso de no haber este documento, el cargador viene obligado á probar la entrega de la mercancía, si el porteador la negase, y lo demás se resuelve con arreglo á la prueba ordinaria de una y otra parte.

La carta de porte original ha de quedar en poder del porteador y dar éste un duplicado firmado por él, que, remitido al consignatario, será devuelto por éste al porteador en el acto de recibir los géneros; y si por cualquier causa no fuese esto último posible, le dará recibo de los géneros de que se haya entregado. Con estas disposiciones coinciden las del artículo 177 del Código Portugués y 110 del de Wurtemberg.

Por regla general, las mercancías se transportan á riesgo y ventura del cargador (si no se pacta lo contrario), y por tanto son de cuenta de éste los daños ó menoscabos que ellas sufran, ó por caso fortuito inevitable, ó por violencia insuperable, ó por la naturaleza y vicio de los mismos géneros. Pero el porteador está obligado á probar bastantemente y en forma legal que los daños causados lo han sido por alguna de estas causas; pues de lo contrario, así como siempre que ellos ocurran por causas distintas de las citadas, ó que el caso fortuito ó las averías procedentes de la naturaleza misma de las mercancías hubiesen ocurrido por negligencia del porteador, éste deberá pagar el valor que los géneros deteriorados tengan en el punto y época en que debió entregarlos, sin que se admita prueba al cargador de que entre las mercancías que figuran en la carta de porte hubiese otras de mayor valor ó dinero metálico. Así lo determinan tambien los artículos 179, 180 y 182 del Código Portugués, y 112 y 113 del de Wurtemberg.

La responsabilidad del porteador empieza en el acto en que éste recibe las mercancías, por sí ó por medio de la persona por él y para este efecto destinada; y por lo que respecta á las empresas de ferro-carriles, desde el momento en que las mercancías se entregan á la dependencia destinada para este objeto. Lo mismo dispone en general el artículo 186 del Código Portugués. Esta responsabilidad, no obstante, cesa lo mismo en España que en Portugal cuando se cometa engaño en la carta de portes, suponiendo que las mercancías son de calidad genérica distinta de la que son realmente.

Para los efectos de la responsabilidad del porteador, por averías, éste sólo vendrá obligado á satisfacer el valor de las piezas averiadas, de manera que si algunas de ellas resultan en el mismo estado en que le fueron entregadas, debe el consignatario recibirlas, pero puede éste negarse á hacer otro tanto con las que no se hallen en el estado que de la carta de portes se deduzca tenian al tiempo de verificar el cargador su entrega. En el caso de que la avería ó perjuicio consista únicamente en la disminucion del valor del género, el porteador sólo viene obligado á satisfacer el importe de esta disminucion, el cual fijarán los peritos.

Las reclamaciones que, conforme á lo indicado, tienen derecho á hacer los consignatarios, deben formularse precisamente en el acto de recibir los bultos si la avería puede notoriamente percibirse antes de abrirlos; de lo contrario, el consignatario tiene para ello un plazo de veinticuatro horas, transcurridas las cuales, ó satisfechos los portes sin que la reclamacion se entablare, será toda responsabilidad por parte del porteador.

Este no puede en ningun caso investigar el título con que el consignatario recibe la mercancía, sino que se la debe entregar sin demora alguna bajo su más estrecha responsabilidad. Bajo la misma tambien, viene obligado á cumplir con todas las prescripciones fiscales durante todo el curso del transporte, á menos que las omitiere por orden expresa del cargador ó del consignatario. Se entiende, no obstante, que aun en este caso sólo queda exento de la responsabilidad comercial, mas no de la criminal que pudiera caberle por infraccion de dichas leyes fiscales.

Cuando al entregar la mercancía al consignatario surgieren dudas ó diferencias entre éste y el porteador respecto del estado de aquélla, debe reconocerse por peritos designados amigablemente por las partes, ó por el juez de primera instancia en su defecto,

y se harán constar por escrito las resultas. Si después de esto no se conforman las partes con la opinión de los peritos, debe depositarse la mercancía en almacén seguro, y usar aquellas de su derecho como corresponda. Esto último es lo que deberá hacerse también siempre que el porteador no hallare al consignatario en el domicilio indicado en la carta de portes, ó que éste, en uso de su derecho, se negare á recibir el género consignado. Las mismas prescripciones establece el Código Portugués en sus artículos 188 y 192.

Puede suceder que el cargador estipule con el porteador la condición de que los géneros cuyo transporte le confía sigan en él una ruta determinada, y la de que se entreguen dentro de un plazo fijo, y también que mientras dura el transporte ordene el cargador su conducción á distinto destino del primeramente fijado. En el primero de estos casos el porteador viene obligado bajo su responsabilidad, que se extenderá á la indemnización de todos los daños causados, á no variar la ruta citada; en el segundo á hacer la entrega dentro del plazo marcado, ó á pagar la indemnización previamente pactada, ó á satisfacer los perjuicios causados, si además de no cumplir con lo pactado demorara la entrega de la mercancía por un tiempo mayor del duplo del plazo convenido; y en el tercero y último el porteador cumplirá lo ordenado por el cargador siempre que con la orden reciba también el duplicado de la carta de portes, firmado por éste, y que la nueva consignación no exija variación ni prolongación de la ruta que antes debiera seguir el cargo. Si esta variación ó prolongación fuesen necesarias, debe estipularse el nuevo precio que devenguen los portes, y en el caso de haber avenencia en este punto el porteador sólo viene obligado á hacer la entrega en el punto fijado por el primer contrato. Lo mismo disponen los artículos 193, 194, 195 y 196 del Código Portugués, 551 del Holandés, y 117 y 122 del de Wurtemberg.

En el caso de que no se determinara en la carta de porte el plazo de la entrega, se entiende que los géneros deben ser transportados en la primera expedición que el porteador haga ó mande al punto á que están consignados, y son de su cargo los perjuicios que de no hacerlo así causare la demora.

Sin embargo de que las disposiciones legales sobre ferro-carriles establecen algunas diferencias en el transporte de mercancías; éstas no son esenciales ni alteran, por consiguiente, la aplicación de las que acabamos de consignar como generales.

Corresponde al porteador el derecho á percibir el importe y gastos del transporte, aun en el caso de quiebra del cargador ó del consignatario, siempre que lo reclame dentro del mes siguiente á la fecha en que entregó la mercancía, y los consignatarios, por su parte, no pueden diferir el pago de los portes y gastos sino durante veinticuatro horas, á menos que antes de finido este plazo reclamaren por desfaldo ó avería. Si el consignatario, á pesar de no haber entablado esta reclamación, deja transcurrir más de veinticuatro horas sin satisfacer el importe de los portes, puede ser compelido á ello por el porteador, quien puede exigir, para cobrarse, la venta judicial de los géneros transportados, pero sólo en la cantidad prudencialmente bastante para cubrir y satisfacer su crédito. Esta acción se transmite de uno á otro porteador hasta el último de ellos que verificó la entrega, á menos que los géneros pasen á un tercer poseedor después de transcurridos tres días desde la fecha de su entrega. El derecho de que acabamos de hablar cesa desde el momento en que el porteador deje de hacer uso de él dentro del mes siguiente al de la entrega. En este último caso, la acción del porteador quedará reducida á la de acreedor ordinario del que recibió los efectos. Análogas disposiciones contienen los artículos 198, 199 y 200 del Código Portugués, y el 125 del de Wurtemberg.

Todas las disposiciones legales que, referentes á los porteadores, acabamos de citar, son igualmente aplicables, salvo las diferencias naturales que resultan de su situación, á los que sin hacer por sí el transporte de las mercancías lo contratan por medio de otros; bien como asentistas en una operación determinada, que son los empresarios que

perciben de sus comitentes por el transporte un precio mayor del que ellos satisfacen á los porteadores, ó bien como comisionistas de transportes.

LEGISLACION EXTRANJERA.—Para mayor claridad trataremos por el mismo orden establecido en el Código español los preceptos del extranjero que difieran de los que rigen en España.

*Alemania.*—En cuanto á los corredores y agentes de cambio, son nombrados en la mayor parte de las poblaciones alemanas por la autoridad, prestan juramento antes de tomar posesión y nadie más que ellos puede ejercer esta profesión. Sin embargo de que en las plazas comerciales que no hay cotización de valores en Bolsa ó Lonja pública los oficios de corredor y agente de cambio se confunden por desempeñarlos á la vez todos los corredores, no sucede así en las poblaciones en que hay realmente Bolsa.

El libro diario de los corredores, el cual es en ellos obligatorio, hace fe en justicia, lo propio que las notas que conforme á sus asientos deben entregar á cada una de las partes contratantes así que se cierra el trato; pero para ello se requiere que los corredores afirmen su exactitud mediante juramento.

Estas reglas, que se observan en la mayor parte de Alemania, ofrecen, no obstante, en varias de sus comarcas, algunas variaciones, de las cuales hablaremos al ocuparnos de ellas en particular en esta misma sección de nuestro capítulo presente, y tan luego como hayamos visto la legislación que rige por regla general en Alemania, respecto á los comisionistas, factores, mancebos y porteadores.

En *Alemania*, esceptuando, no obstante, las provincias Rhenanas, Prusia, el Gran ducado de Bade el de Brunswick y las ciudades libres, se aplican á los comisionistas los principios generales del mandato con arreglo al derecho romano, con algunas diferencias nacidas de la índole especial del contrato de comisión. Cuando no se ha fijado previamente entre las partes el importe de la comisión, éste se determina según la costumbre general del comercio y la equidad. Si el comisionista tiene necesidad de adelantar fondos para el desempeño de su comisión, estos fondos satisfacen el interés legal á partir del día en que se anticipan y el comisionista tiene para su cobro un derecho preferente que llega hasta el punto de poder retener las mercancías ó los fondos que como producto de ellas obren en su poder. El comisionista en Alemania, se entiende que contrata por sí cuando no declara lo contrario, y por lo tanto, queda personalmente obligado en la venta ó compra que realiza, sin embargo, por cuenta de su comitente. A diferencia de lo que sucede en España, puede el comisionista comprar ó vender por cuenta propia las mercancías cuya compra ó venta le encargue su comitente, y queda la operación realizada con solo que el comisionista indique la intención de verificarla, bien sea por medio de una carta dirigida á su comitente, ó ya, también, sentando en sus libros la operación. Por regla general, y según la jurisprudencia sentada en Alemania, se concede al comisionista un derecho preferente sobre las mercancías de cuya compra ó venta está encargado, cuando su propietario se declara en quiebra, en el supuesto de que este derecho se limite al cobro de su comisión y al reembolso de los anticipos hechos por el comisionista; y si es este el quebrado, entonces se concede al comitente el derecho de cobrar el valor de las mercancías con preferencia á los demás acreedores.

Para los factores rigen, por regla general, los preceptos del mandato común, y aun cuando no se exige que los poderes concedidos al factor sean especiales y expresos, así se hace de ordinario. En cuanto á las reglas especiales que, siendo aplicables á los factores y gerentes no lo son en el mandato común, son las siguientes:

Los factores pueden ser perseguidos en justicia por sus contratos lo mismo que los principales de aquellos hasta que cesan en sus funciones, pues, entonces, solo sobre el principal pesa la acción; y se entiende que el factor contrata por sí, y no por su principal, siempre que al contratar no exprese de una manera clara su carácter de factor.

Los poderes concedidos al factor no se entienden revocados hasta que así lo manifiestan sus herederos; pero si la herencia no se ha aceptado, entonces, por regla general, se entiende que cesan las facultades del factor, y en su consecuencia, los herederos no quedan obligados en las obligaciones por éste contraídas, á ménos que la persona para con la cual las contrajo ignoraran al hacerlo el fallecimiento del principal. Este puede, en todo tiempo, revocar los poderes concedidos al factor, y cesan ellos desde el momento en que el principal manifieste públicamente que esta es su voluntad.

Si son varios los principales á quienes un mismo factor representa, todos ellos son solidariamente responsables de los actos que este celebre en uno de sus poderes y no pueden invocar el beneficio de la division para eludir esta responsabilidad.

Los mancebos, por regla general, no pueden tratar ni obligar con sus contratos á su principal, pero sí vender y cobrar el importe de las mercancías vendidas, no solo dentro del almacén, si que también fuera de él, siempre que lleven una factura firmada por su principal. Los mancebos, por regla general, lo mismo que los obreros y aprendices de la mayor parte de las poblaciones alemanas forman corporaciones ó gremios, regidos por reglamentos especiales.

En cuanto á los porteadores propiamente dichos, el derecho alemán no hace más que concederles un derecho preferente sobre las mercancías transportadas para el cobro de los precios del porte y reembolso de los anticipos hechos por razón del mismo; pero cuando no se trata de porteadores propiamente dichos, sino de empresarios de transportes, entonces la cosa varía.

En efecto, estos empresarios constituyen corporaciones ó gremios con estatutos especiales. Según estos, se considera aceptada tácitamente por estos empresarios la orden dada por un comerciante para transportar mercancías, desde el momento en que se realiza su expedición, y en este caso, lo mismo que en el de aceptación expresa, el empresario debe satisfacer los derechos de porte y aduanas, hacer todos los anticipos necesarios para la conservación de las mercancías, y hasta embalarlas en caso necesario, y comprobar si las mercancías y sus clases son las mismas que se indican en la orden del comerciante recibida; pero tiene, en cambio, un privilegio especial para detentar las mismas mercancías transportadas, cobrándose en ellas el precio del transporte y resarcíndose de los anticipos de que queda hecho mérito, si bien el pago de la carta de portes no debe efectuarlo sino con la autorización del expedidor.

A consecuencia de la organización y naturaleza de las operaciones que hacen esta clase de empresarios sucede, á veces, que reciben órdenes, á un tiempo mismo, del expedidor y del consignatario. Si estas órdenes no son contradictorias puede, desde luego, cumplirlas; pero si lo son, y las del expedidor son dadas en interés propio, el empresario debe atenderse á ellas y considerarse como su mandatario, al paso que si estas órdenes interesan al consignatario, dicho empresario debe dar la preferencia á las recibidas de este último.

Cuando las mercancías se transmiten antes de haberse pagado el precio del transporte y los demás derechos y gastos que son para él necesarios, el empresario tiene acción contra el que le haya dado la orden de transportarlo.

*Prusia.*—En Prusia, como en España, hay diferencia entre los agentes de cambio y los corredores de comercio, quienes asimismo pueden intervenir ó no en las operaciones entre comerciantes, pero sin que en ningún caso puedan servirse de corredor ó agente no autorizado, pues, entonces, el testimonio de este corredor no hace fe, y además de perder este el importe de su corretaje ó agencia incurre, por la primera vez, en una multa del duplo de aquel corretaje y del cuádruplo en caso de reincidencia.

Los corredores deben tener más de 24 años, ser nombrados por el colegio ó gremio de comerciantes ó por el juez, á propuesta del mismo, y prestar juramento. En cuanto al depósito ó fianza que en España prestan, solo lo han de hacer Prusia cuando así lo determina dicho colegio ó gremio, el cual en este caso fija también su importe. Deben, ade-

más, acreditar su suficiencia, y no pueden serlo los preteridos ni los que no gozan de buena reputación.

Los agentes de cambio no pueden hacer corretaje de comercio, ni éstas agencias de cambio bajo pena de nulidad en la operación y de indemnizar los perjuicios causados con ello. Tampoco pueden comerciar por su cuenta; directa ni indirectamente, hacer en nombre propio seguros, contratos á la gruesa, constituirse en fiadores de los comerciantes encargarse á título de factores de ninguna operación ni comisión por cuenta de comerciantes extranjeros, poseer fondas, tabernas ú otro establecimiento de bebidas, ni, finalmente, el negociar á plazo los valores de la Deuda pública de España.

A diferencia de lo que sucede en otros puntos, el corredor prusiano está obligado, al contratar una compra, á manifestar quién sea el comprador así que lo exijan el vendedor ó el tribunal, y si á los tres días de hecho el contrato, el corredor no indica un comerciante que reciba las mercancías y cumpla las condiciones de la compra, aquellas se venden á pública subasta á expensas del corredor.

Los corredores deben desempeñar personalmente sus corretajes, á ménos que estuviesen enfermos ó ausentes. En estos casos, debe designar otro corredor autorizado en la misma plaza, y si no lo hubiere, se nombra una persona cualquiera, siempre que, teniendo las condiciones exigidas para ser corredor, sea aceptada por el colegio ó gremio de comerciantes y preste juramento ante el juez.

Los corredores marítimos tienen además otras obligaciones referentes á las aduanas, y gozan para el cobro de sus anticipos hechos en virtud de estos deberes, los mismos derechos que la tesorería de aduanas.

Les está prohibido á los corredores el secundar las operaciones que tienden á acaparar, monopolizar ó encarecer los artículos de primera necesidad.

Por lo que respecta á los libros obligatorios, son para el corredor, un *carnet*, en el cual debe sentar, á presencia de las partes, la operación entre ellas contratada, y el *Diario* al cual debe pasar estas notas en el mismo día ó, á lo más, al siguiente. Caso de probarse que no lo ha hecho así, tiene pena de destitución.

Los derechos de corretaje ó agencia, se fijan por la costumbre y según la naturaleza de los mismos en cada localidad, pero en el caso de que no lo estén, son: el 1 % en los corretajes de las mercancías, un  $\frac{1}{4}$  % en los préstamos y seguros; 1 por 1000 en los cambios de papel, y 2 por 1000 en la negociación de letras. Estos derechos deben satisfacerlos el vendedor ó el asegurador, cuando se trata de seguros ó ventas de mercancías y por mitad ambas partes contratantes en los demás casos.

En Prusia se observa, por regla general, lo prescrito para el mandato común; pero, á pesar de ello, existen especiales disposiciones. Una de ellas consiste en la obligación que el comisionista tiene de rehusar las comisiones de las personas cuyos intereses sean opuestos á los de otros comitentes de aquel ó á los suyos propios. Sobre constitución de fondos del comitente al comisionista y obligación de no apartarse éste de las instrucciones de aquél, rigen en Prusia preceptos análogos á los de España.

El comisionista tiene derecho á retener las mercancías de un comitente, para cobrar-se en ellas los fondos que hubiese adelantando, sin que el comitente tenga derecho preferente á los bienes del comisionista quebrado.

El comisionista no puede vender al fiado sin autorización expresa del comitente, y caso de hacerlo, éste no queda obligado por el contrato y puede reclamar el género cuya venta había comisionado.

El comitente puede revocar la comisión antes de haberse realizado por completo, pero viene obligado á satisfacer los desembolsos hechos por el comisionista, y los perjuicios que por esta causa sufra este último.

Siempre que inmediatamente después de tener noticia de un acto verificado por el comisionista y no prescrito por el comitente, deje este de producir reclamación, se entien-