

Los factores tienen un derecho preferente á cobrarse de las mercancías del principal ó del producto de ellas todo saldo de ventas que resulte á su favor.

Los poderes del factor cesan por muerte del comitente ó del factor, por un convenio posterior que se los quite, por cambio en la posición comercial del comitente y por revocación expresa, en cuyo último caso, el comitente está obligado á comunicarla al factor. De todas maneras, el comitente queda obligado por los tratos de su factor, aun despues de haber cesado sus poderes, si estos tratos los celebra éste antes de conocer la cesación de sus poderes, ó con personas que no hayan podido conocerla, ó como terminación de un negocio empezado antes de que dichos poderes cesaran.

Es de advertir que también quedan sin efecto los poderes de un factor ó gerente cuando contrae matrimonio la mujer soltera ó viuda que se los confirió.

Para los *mancebos*, se siguen en los Estados-Unidos las disposiciones de la ley inglesa, y otro tanto sucede en lo relativo á los *porteadores y empresarios de transportes*.

Francia.—En Francia son escasas, ó por mejor decir, nulas, las diferencias que hallamos entre sus agentes de cambio y los agentes de cambio españoles, pues unos y otros tienen iguales deberes é iguales derechos. En cuanto á los corredores propiamente dichos, distingue clases el Código de comercio francés; los de mercancías, los de seguros, los intérpretes y conductores de naves, y finalmente los de transportes, si bien estos últimos son reemplazados de hecho por los empresarios de este nombre. Los demás corredores los nombra el gobierno, y los hay en todas las plazas en que existe Bolsa de comercio.

Las facultades de los corredores de comercio son las mismas que en España. Las de los corredores de seguros son algo más estensas, puesto que redactan con los notarios públicos las pólizas de seguro, las autorizan con su firma, si bien esta por sí sola no hace fé cuando no hay al mismo tiempo la de las partes, y certifican el importe de las primas en todos los seguros marítimos y fluviales. Estas primas las determina la Junta de corredores de seguros.

Los de nave ó intérpretes de navío, hacen el corretaje de los fletes y la traducción de las declaraciones, contratos, conocimientos y demás que en las diferencias llevadas ante los tribunales sean menester para el esclarecimiento del litigio. También son los únicos autorizados para servir de intérpretes á los extranjeros, así en los asuntos contenciosos de comercio, como en lo referente al servicio de aduanas.

Para ser corredor ó agente de cambio en Francia, se necesita ser francés, tener 25 años de edad y probar su suficiencia sobre los negocios propios de la clase de corretaje á que quiera dedicarse, necesitando además los agentes de cambio haber practicado durante cuatro años como mancebo de comercio ó pasante de notario. El nombramiento lo hace el gobierno á propuesta del corredor con título ó de sus herederos.

En Francia, lo propio que en España, no pueden ser corredores los quebrados sin rehabilitación; pero así como el ejercicio de esta profesión es voluntaria en España, en Francia es obligatoria, es decir, que los corredores y agentes, no pueden negarse á ejercerla á menos que el que le requiera á ello, ó los agentes, sea quebrado ó desconocido del agente, toda vez que éste certifica de la identidad de los contratantes, y que las compras y ventas de efectos se hacen á riesgo suyo; pues el comprador de efectos públicos no puede ser inquietado por el vendedor desde el momento en que el agente responde del contrato y tiene para ello la fianza correspondiente.

Rigen también en Francia las prohibiciones que en España impiden á los corredores y agentes el emprender por su propia cuenta el comercio ó la negociación de mercancías ó efectos, como tampoco pueden en aquella nación verificar ningún pago ó cobro por cuenta de sus mandantes, ni garantizar el pago de las compras que contratan. A pesar de ello, los corredores de comercio pueden recibir fondos para la ejecución de las compras contratadas.

La contravención á cualquiera de los preceptos mencionados, se castiga con la pena de destitución, una multa que fija el tribunal de policía correccional, y que no puede ser menos de 3,000 francos y con la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados por la contravención. Los corredores destituidos no pueden ya ser reabilitados para volver á ejercer su cargo.

Sin embargo de que en Francia, según la ley, no deben los agentes de cambio hacer ninguna operación sin exigir antes la provisión de los fondos necesarios, y en tanto es así, que en el caso de no verificarlo y de no cumplir luego el cliente los compromisos contraídos con el agente, éste no puede reclamar legalmente su cumplimiento, se acostumbra, lo propio que en España, á no pedir sino los fondos prudencialmente bastantes para cubrir las diferencias resultantes de los cambios en los tipos de cotización.

Los corredores están obligados á llevar un *Diario* en iguales condiciones que el de los demás comerciantes, y un registro ó *carnet*, en el que deben sentar todas sus operaciones en el acto y antes de pasarlas á aquel.

Los litigios suscitados entre los agentes de cambio ó corredores y sus clientes son de la competencia del tribunal de comercio.

Para que un *comisionista* se le considere en derecho como á tal, es necesario que el despacho ó agencia de comisiones, constituya su habitual profesión, pero mediante esta circunstancia y la de inscribirse en la matrícula ó sacar la patente necesaria, cualquiera puede en Francia ejercer esta comisión.

Las condiciones de su ejercicio, así como la responsabilidad de él nacida, difieren bastante de las de los comisionistas españoles. En Francia, el comisionista responde personalmente, respecto de aquellos con quienes contrata, y, es por lo tanto, el único que á su vez puede accionar contra los mismos; solo puede descartarse de esta responsabilidad, cuando al contratar lo hace determinadamente por cuenta de su comitente, pero en este caso se considera en Francia que no hay verdadera comisión, sino un simple mandato ordinario.

Según el derecho mercantil francés, los derechos y obligaciones del comisionista, deben regirse por lo preceptuado en el Código napoleónico respecto del mandato ordinario, pero en realidad hay la diferencia que hemos apuntado y además las que nacen de la mayor responsabilidad del comisionista, y del derecho de éste á percibir un precio por su comisión aun cuando no se haya previamente estipulado.

El comisionista puede aceptar ó rehusar libremente las comisiones que se le confían, pero en este último caso, ha de advertirlo á su comitente. En el de aceptarlas ha de poner en ellas el mayor celo y vigilancia, pues de lo contrario, esto es, siempre que el comisionista se excede ó aparta de las instrucciones de su comitente puede ser compelido á abonar á éste los daños y perjuicios causados por esta falta.

Cuando un comisionista compra en comisión, el vendedor puede accionar, no solo contra aquél, sino también contra el comitente, que no porque quede obligado el comisionista, deja de estarlo él si no se apartó de sus instrucciones. En cambio, si la comisión que éste encargó lo fuere de venta, tiene acción á la vez contra el comisionista y el vendedor.

En Francia, siempre que no se estipula lo contrario entre el comitente y el comisionista, se entiende que éste, además de la comisión ordinaria, se encarga también de la que en España llamamos *comisión de garantía* y que los franceses designan con el nombre de convenio *du croire*; y por consiguiente, el comisionista debe abonar al comitente las sumas que en virtud del contrato debía percibir y que no obstante no percibié.

En el caso de quiebra del comisionista, su comitente puede reivindicar las mercancías que para su venta mandó á aquel, y hasta el precio por ellas debido si, vendidas ya, no hubiere aun sido satisfecho el comisionista. Si además de quebrar el comisionista, quebrara también el comprador de la mercancía, el comitente tiene derecho á reivindi-

carla de este último, y también del primero si además se obligó con la comisión de garantía ó *du croire*. En cambio el comisionista puede detener y hasta en ciertos casos reivindicar del comitente las mercancías para hacerse cobro en ellas de los gastos de conservación, ocasionadas en cumplimiento de los deberes señalados al comisionista y hasta reembolsarse de los anticipos hechos, cobrándolos del precio en venta de las mercancías empeñadas, siempre que estos anticipos se hayan hecho en interés del expedidor. También tiene el comisionista un derecho preferente á los demás acreedores para el cobro del importe de su comisión, y en el caso de que fueren varias las personas que le confiaran la de un mismo asunto, todas ellas están solidariamente obligadas á su pago.

En cuanto á los *factores* rigen para su nombramiento, otorgación, renovación y cesación de poderes las prescripciones del Código común; pero á pesar de ello y de las dudas que en esta parte ofrece la legislación francesa, cuyos artículos del Código de comercio están muchas veces en contradicción con los del napoleónico, es común opinión que en todas las diferencias surgidas entre factores y principales ó comitentes, deben entender los tribunales de comercio y no los ordinarios.

En Francia, los *mancebos* de comercio y los viajeros ó encargados de colocar las mercancías por cuenta de su principal, viajeros que en España tienen el carácter de factores, se consideran incluidos en la misma clase, y sometidos, por lo tanto, á unas mismas prescripciones. No obstante esta confusión y la oscuridad de que este punto adolece en el Código francés, la jurisprudencia sentada por los tribunales de dicha nación, entiende que el viajante tiene poder expreso ó tácito de su principal, y por consiguiente lo pactado por el uno obliga al otro aun en el caso de que el primero se excediese de las facultades ó atribuciones otorgadas por el último, siempre que el tercero con quien el viajante contrata ignore esta limitación de poderes.

Los asuntos entre mancebos ó viajeros y sus principales son de la jurisdicción de los tribunales de comercio, y lo mismo que en España, se considera que un mancebo destinado á vender mercancías en un almacén ó tienda, está por este solo hecho autorizado para cobrar el precio de las mismas, exceptuando el caso en que ciertas y determinadas circunstancias indiquen claramente que es otro el dependiente dedicado á su cobro.

También en Francia se formaliza entre el principal y el mancebo un contrato en el cual, entre otras cosas, se estipula el plazo que deben mutuamente concederse á la terminación del mismo; pero cualquiera que sea éste, el principal puede despedir inmediatamente al mancebo cuando éste falta de una manera grave á sus deberes.

Para el conocimiento de las divergencias nacidas de estos contratos y de los servicios prestados en virtud de los mismos por los mancebos y aprendices, así como para dirimir las sin gastos de ninguna clase, existen en la vecina nación tribunales especiales ó consejos llamados de *prud'hommes* que ejercen una especial jurisdicción en estos asuntos. Estos tribunales que proceden sumariamente, existen en la mayor parte de las poblaciones, y sus fallos solo son apelables ante el tribunal de comercio cuando la cuantía de la demanda excede de cien francos. En las poblaciones en que no hay tribunal ó consejo de aquella clase, es suplido por el juzgado de paz.

Para los *porteadores*, propiamente dichos, rigen en Francia todas las disposiciones dictadas para los *empresarios* ó *comisionistas de transportes*, como indistintamente se les llama. Para estos, dispone el derecho francés, que el contrato de expedición puede probarse por medio de testigos, pero la prueba más admitida y general es la que resulta de la carta de portes, que es un verdadero contrato, el cual debe copiar en un registro el empresario; de tal manera, que estas inscripciones suplen la falta de la carta de portes en los casos de extravío de estas últimas.

Esta carta de portes ó contrato, se formaliza únicamente (por regla general) entre el empresario y el porteador: en ella deben necesariamente constar la fecha en que se formalizó, la naturaleza, peso ó cantidad de las mercancías y el plazo dentro del cual deban

ser entregadas; pero además de estos requisitos obligatorios, puede contener otras noticias y suelen consignarse en ellas el nombre y domicilio del empresario, los del consignatario, los del porteador, la indemnización ofrecida en casos de retraso, el precio del transporte, la firma del empresario y hasta la del expedidor cuando éste media en el contrato, como tiene derecho á hacerlo, y finalmente, las marcas y números de los bultos que deben transportarse. La carta original de portes, debe además extenderse en papel timbrado, y se entrega al porteador, al paso que el empresario libra recibo de las mercancías al expedidor.

Generalmente se admite en Francia el derecho á endosar estas cartas de porte si se extienden á la orden del consignatario, á fin de que pueda sustituirse á este, otro destinatario cualquiera. La carta de portes sirve generalmente de prueba, pero no contra el expedidor si no consta en ella su firma.

Los empresarios de transportes responden de la llegada de las mercancías á su destino dentro del plazo fijado en la carta de los mismos, exceptuando los casos de fuerza mayor; y si este plazo no se hubiese determinado se fija por la costumbre establecida. Asimismo debe responder de las pérdidas ó averías sufridas á menos también que media-se un caso de fuerza mayor ó que se estipulase expresamente lo contrario; y si la pérdida ó avería reconociera por causa al porteador, entonces se concede al empresario acción contra él. Cesa la responsabilidad del empresario, cuando las averías sufridas se produjeron en virtud de la misma naturaleza de las mercancías ó cuando prueba que estaban ya averiadas al entregarse de ellas y que no podía abrir los bultos para comprobar la importancia de la avería.

Todas estas prescripciones, son otros tantos recursos establecidos á favor del expedidor para resarcirse de los perjuicios que en el transporte de las mercancías se le pueden causar; pero por lo demás, se entiende que estas viajan siempre por cuenta y riesgo de su propietario á menos que hubiese convenio en contra de esta presunción, y por consiguiente, los perjuicios ocasionados por avería ó pérdida deben ser de cuenta del que sea propietario de la mercancía en el acto en que aquellas ocurran.

El empresario de transportes está obligado á anticipar el pago de los derechos de aduanas y todos los gastos que exijan el cuidado y conservación de la mercancía; y queda libre de toda responsabilidad desde el momento en que la mercancía ha sido admitida por su destinatario y satisfechos los portes.

Respecto al cobro de estos portes que satisface de ordinario aquel á quien la mercancía sea destinada, al derecho preferente que tienen para él el porteador ó empresario, y á la manera de hacerlo efectivo, así como en lo referente á los casos en que el consignatario se niega á admitir el cargo ó reclama acerca de un mal estado, se siguen usualmente en Francia, procedimientos análogos á los que taxativamente establece el Código de comercio español; esto, no obstante, la acción contra el empresario ó porteador por las faltas á éstos imputables siempre que no envuelvan delito, prescribe á los seis meses si el transporte es por el interior de Francia, y á los doce cuando la expedición se hace al extranjero.

Hungría.— Para ser corredor se necesita ser presentado al Comité de la Bolsa por su presidente; este Comité nombra dos personas peritas que constituidas en tribunal examinan al pretendiente respecto de su capacidad y, en caso de tenerla, les libran un certificado de ella. Después deben prestar juramento. El *Registro* ó *Diario* que de sus operaciones están obligados á llenar debe ser visado y foliado por el tribunal, al cual deben además entregar para su custodia, y así que no tengan ya ninguna página útil ó en blanco, los *carnets* en los cuales asimismo deben sentar sus operaciones. Estas deben sentarlas también así que están terminadas en el anverso de la hoja correspondiente de su *Diario*.

Cualquiera irregularidad cometida en la teneduría de los libros obligatorios para los corredores, se castiga por la primera vez con una multa de 20 á 100 florines y con la des-

titucion á la segunda, publicándose además estas sentencias. Tambien son destituidos los corredores que contraen deudas, los que tienen notoriamente una conducta desarreglada, los que sirven á menores y los que comercian en mercancías prohibidas.

Así que está terminado un corretaje, el corredor puede exigir el pago de su importe, el cual es de $\frac{1}{2}$ por 100 cuando la cuantía de aquel no exceda de 5,000 florines, y de $\frac{1}{4}$ por ciento si aquella cuantía es mayor.

En la Bolsa de comercio de Fiume y para los corredores de las poblaciones de la frontera, rigen además otras disposiciones especiales.

Por regla general, en Hungría como en los demás puntos, el *comisionista* debe ceñirse al cumplimiento de las órdenes de su comitente, pero cuando éstas son dudosas puede evacuar la comision de la manera que generalmente se acostumbra en la plaza en que reside.

El comitente puede revocar al comisionista su comision durante la diligencia de la misma, así como éste puede rehusarla ó desistir de ella aún despues de empezada. Cuando el comitente da al comerciante la orden de mandarle mercancías indicándole la manera y el conducto por el cual deben serle remitidas, la expedicion se verifica á cuenta y riesgo del comitente desde el instante en que comienza su remision, pero no siendo así, se considera que ésta se verifica á cuenta y riesgo del comisionista.

Tambien en Hungría es preferente el crédito del comisionista respecto del cobro de su comision, gastos y anticipos sobre las mercancías del comitente, pero si éste quiebra está sin embargo obligada á entregarlas al concurso de acreedores mediante el pago inmediato de su crédito.

Por los anticipos que hace el comisionista para el desempeño de su comision, percibe éste un interés de 6% anual, además del precio de comision que puede llegar hasta el 5% siempre que previamente se estipule y de 1 á 2% si se omite esta estipulacion. La comision de garantía, cuando la hay, devenga un 6%, pero entonces el comisionista, respecto de las ventas realizadas por orden de su comitente, queda obligado para con éste ni más ni menos que si él mismo fuese su comprador.

Los *factores* deben ser presentados por sus comitentes al tribunal competente para ello y depositar una firma autógrafa de aquél; hecho lo cual queda el factor plenamente autorizado para tratar y resolver todos los asuntos y contratos relacionados con el comercio de que se halla encargado.

Para los *mancebos* de comercio siguen en Hungría disposiciones análogas á las de España. Sus principales diferencias consisten en que el plazo que para terminar su convenio deben darse mutuamente mancebo y principal es de dos meses para los mancebos ó dependientes que ocupan una posicion secundaria, y de cuatro para los más elevados; en que cesa el contrato, no sólo cuando falta á sus deberes el mancebo sino tambien cuando es el principal el que falta á ellos, y principalmente, en que las diferencias que ocurren entre uno y otro las falla sumariamente y en el término de tres dias el tribunal, en las localidades no comerciales, y una especie de jurado nombrado por el mismo y compuesto de tres comerciantes de nota, en las plazas que tienen un comercio considerable. Los fallos de estos tribunales son inmediatamente ejecutorios á no mediar apelacion de las partes ante los tribunales ordinarios.

Los *empresarios* de transportes están obligados á embalar las mercancías y á no confiarlas más que á aquellos porteadores autorizados debidamente para ejercer este oficio. En todo lo demás rigen para estos empresarios las mismas disposiciones dictadas acerca de los porteadores propiamente dichos.

Los *porteadores* deben ante todo y para poder ejercer esta profesion, declarar ante la autoridad su propósito, probar que tiene para ello las caballerías y vehículos necesarios, y acreditar su buena conducta mediante certificado. Cumplidas estas formalidades reciben de la autoridad una especie de cartilla en la cual se leen las disposiciones legales relativas á su oficio, y que debe exhibir á cuantos requieran á ello.

Tambien en Hungría existe la carta de porte en la que deben constar: la cantidad y clase de mercancía, dias de partida y llegada, precio del transporte, é importe de lo recibido á cuenta del mismo caso que en efecto reciba alguna cantidad en este concepto. Si la recibió y no entregó las mercancías á su debido tiempo debe devolver al expedidor el doble de la suma percibida y además el importe de la diferencia que hubiere entre el precio de transporte convenido y el mayor precio que exija el otro porteador á quien se confie la conduccion de la mercancía.

Respecto á los retardos experimentados en la entrega del género, siempre que no fueren ocasionados por un caso de fuerza mayor, sólo dan derecho al expedidor á que se rebaje proporcionalmente el precio estipulado para el transporte. Tanto los retardos como las pérdidas y averías experimentadas por los géneros no hacen incurrir en responsabilidad al porteador siempre que fueren causadas por un caso de fuerza mayor; mas para ello es preciso que se pruebe la existencia de esta circunstancia por medio de un certificado que el porteador debe pedir á la autoridad local del pueblo más inmediato al punto en que tuvo lugar la pérdida ó avería, ó el hecho causa del retraso.

Los porteadores están obligados á corregir cualquier defecto que noten en el embalaje de las mercancías á fin de evitar averías, teniendo derecho al reembolso de los gastos hechos con este fin.

El expedidor ó propietario de una mercancía que sufre algun perjuicio por culpa del porteador, puede accionar contra todos los bienes de éste para alcanzar la indemnizacion que corresponde.

Finalmente, cuando un expedidor manda una mercancía valiéndose de un empresario de transportes, y sufre algun perjuicio imputable al porteador, tiene accion indistintamente contra éste y contra el empresario.

Inglaterra. — En la Gran Bretaña, además de los *corredores* de mercancías existen otros llamados simplemente corredores, y los agentes de cambio; todos ellos forman una corporacion: lo mismo en Lóndres que en Bristol llevan una medalla de plata que se les entrega despues de haber jurado que desempeñarán honrada y fielmente su mision especial, y de darles para ejercerla un permiso ó patente, sin la cual todo el que hace un corretaje es castigado con una crecida multa.

Los corredores deben guardar el secreto de las operaciones que se les confian, inscribirlas en su registro y responder de la solvencia del comprador. En cambio tienen sus créditos prelación contra el comprador siempre que al verificar el corretaje no haya mandado al vendedor alguna carta ó billete firmado por el comprador ó que al cerrar el trato no haya manifestado á una de las partes el nombre de la otra.

El importe del corretaje ó agencia varia segun los casos: los agentes de cambio no pueden percibir más de 2 shellings 6 peniques por 100 por regla general; en los préstamos en metálico, este importe es de 5 shellings por 100 libras, y de $\frac{1}{4}$ % cuando el préstamo no llega á 20 libras.

Los corredores ó agentes no pueden reclamar estipendio alguno cuando negocian contratos ilegales, cuando en sus agencias ó corretajes se nota desidia é ineptitud, cuando hace operaciones incompatibles con su carácter de corredor ó agente, y finalmente, cuando el importe del corretaje, sin estar fijado por la ley ha dejado previamente de estipularse.

Para los *comisionistas* rigen en Inglaterra, lo propio que en los Estados-Unidos, las mismas disposiciones dictadas para los factores con los cuales están equiparados.

Los *factores* pueden ser nombrados mediante poder formal ó simplemente verbal y hasta ser considerados tales tácitamente en cualquiera operacion, siempre que anteriormente hubiesen hecho otra análoga en calidad de factores y su revocacion no hubiese sido comunicada legalmente al tercero de quien se trate; esta comunicacion se verifica en todos los casos, ó por medio de anuncio en los periódicos, ó por medio de circular á los correspondientes.