

cede que el naviero ó propietario de la nave la alquila ó arrienda sin armar, equipar ni tripular, y entonces el que acepta este contrato ha de encargarse del armamento, equipo y tripulación, por cuenta propia, en cuyo último caso el fletador es el armador, limitándose á ser naviero el propietario de la nave.

ARQUEO.—En sentido lato significa la operacion en virtud de la cual se averigua ó comprueba la existencia de papel ó metálico en las cajas de las corporaciones ó de los particulares; pero tratándose de comercio se emplea más frecuentemente para designar la operacion por la cual se viene en conocimiento de la capacidad de un buque. Esta operacion es de gran importancia porque segun las toneladas que mide una embarcacion ha de satisfacer en los puertos derechos de navegacion mayores ó menores como tambien los de lazareto y otros varios.

Para aforar los buques, esto es, para proceder á su arqueo existen varios sistemas, pero el mejor de ellos es sin disputa el de Moorsant, adoptado primeramente en Inglaterra y luego y sucesivamente en un gran número de naciones.

El tipo unitario del arqueo ó aforo de los buques lo es la tonelada, que equivale á un metro cúbico, pero siempre que se trata de satisfacer derechos proporcionales al número de toneladas que mide una nave, dejan de computarse las fracciones de tonelada que de su arqueo puedan resultar.

ARRIBADA.—Se entiende por arribada, la llegada de una embarcacion á algun punto de la costa. Las arribadas pueden ser por consiguiente voluntarias ó forzosas, siendo de la primera clase cuando la nave llega al punto á que deliberadamente se dirige y para el cual fué despachada en el puerto de origen, y de la segunda cuando por efecto de algun temporal ó de cualesquiera otros accidentes se ve en la necesidad de llegar y detenerse en un punto ó puerto de la costa para el cual no habia sido despachada en el puerto de origen.

Fácilmente se comprenderá que los Gobiernos que velando por los intereses de

sus gobernados y muy especialmente por el fomento de su industria y su comercio obligan al pago de ciertos derechos á las mercancías importadas, deben adoptar las necesarias medidas para evitar que las embarcaciones toquen en otros puertos y en otros puntos de la costa distintos de los que á este efecto están señalados, pues de no hacerse así, podrian las embarcaciones burlar con la mayor facilidad las leyes aduaneras y marítimas, y defraudar á la Hacienda, causando al mismo tiempo un perjuicio grave á la industria nacional directamente protegida merced al pago de aquellos derechos. Por esta razon, se han dictado en España lo propio que en la mayor parte de las naciones, numerosas leyes y varios reglamentos que no tienen más objeto que evitar el contrabando que pudiera hacerse en otro caso.

No abrigaremos la pretension de estracar siquiera una legislacion tan voluminosa, pero sí daremos en sustancia las disposiciones más importantes y de mayor interés comercial que ella contiene.

Vimos ya en el artículo *Aduanas*, que los buques han de verificar su arribada voluntaria á los puntos habilitados para el despacho de las mercancías que pretendan desembarcar; en cuanto á las arribadas forzosas, naufragios y varamiento de naves rigen disposiciones especiales para evitar abusos con pretendidos siniestros ó peligros, y con este objeto preceptua el Código de comercio que en ninguna manera puede un capitán arribar á un punto diferente del de su destino como no medie falta de víveres, temor fundado de enemigos ó piratas, ó todo otro accidente que inhabilite al buque para proseguir su navegacion; y aun en estos casos no se considera legítima la arribada forzosa si fundándola en la falta de víveres procede esta de no haberse hecho el necesario aprovisionamiento para el viaje segun uso y costumbre de la navegacion ó de haberse perdido ó corrompido por mala colocacion ó por descuido en su custodia y conservacion. Si la arribada se funda en el riesgo de enemigos ó piratas no se considera legítima si éste no es bien conocido, manifiesto y

fundado en hechos positivos y que puedan justificarse. Se considera igualmente ilegítima la arribada forzosa fundada en algun descalabro ó avería grave sufrida por la embarcacion, cuando uno ú otro proceden de no haberla reparado, pertrechado, equipado y dispuesto de una manera conveniente para el viaje que debia emprender, ó de disposiciones del capitán ó de la omision de las que convenia adoptar para evitarlos.

A pesar de lo dicho, existe una real orden segun lo cual «ocurriendo motivo legítimo y suficiente, el capitán puede entrar en cualquier puerto, esté ó no habilitado para el comercio, y aun en las bahías, calas, radas ó ensenadas de las costas españolas.» Pero en tal caso, el capitán, como primera é ineludible diligencia, está obligado á presentar á las autoridades locales ó de Hacienda, segun los casos, el manifiesto de su cargamento, el cual no puede luego rectificar.

Por otra parte, la arribada no puede resolverla el capitán por sí y ante sí, sino que antes es preciso que celebre una especie de junta ó consejo con todos sus oficiales, cargadores y sobrecargos que haya á bordo, y la arribada se resuelve ó no por mayoría de votos, siendo de calidad el del capitán y no teniéndolo los cargadores ó sobrecargos, quienes han de limitarse á hacer las reclamaciones ó protestas convenientes y á exigir en caso necesario que se hagan constar en el acta hacedera.

Cuando las causas que motivan la arribada exigen que se desembarque el cargo de la nave, ha de obtenerse antes la indispensable autorizacion y responder el capitán de los efectos desembarcados, y si en estos se advirtiere avería, hacer declaracion de ella dentro de las veinticuatro horas siguientes. En este último caso, el capitán está obligado á conformarse con lo que disponga respecto á los géneros averiados su cargador ó representante si estuviera presente, y de no estarlo, con lo que disponga el juzgado competente despues de oido el dictámen de los peritos nombrados por el mismo para el reconocimiento de la mercancía averiada. Este nombra-

miento corresponde al agente consular cuando la arribada tiene lugar en un punto extranjero.

Los gastos causados por la arribada forzosa deben satisfacerlos el naviero ó los cargadores; y los de carga, descarga y almacenaje, el naviero ó el capitán, si la descarga se hubiese hecho por disposicion exclusiva de éste, y por el cargador cuando tiene lugar con su autorizacion ó con la del sobrecargo, consignatario ó autoridad judicial.

No terminaremos este artículo sin ocuparnos de alguna de las disposiciones legales más importantes para el comercio é íntimamente relacionadas con las arribadas forzosas. En efecto: sucede con frecuencia, que el capitán no tiene á mano las sumas necesarias para la conservacion del género no averiado, ni halla quien las preste á la gruesa; en este caso el capitán, despues de obtener para ello la autorizacion judicial correspondiente, puede vender en pública subasta los géneros averiados, pero sólo en la cantidad que era menester para cubrir aquellos gastos; pero si por el contrario, estos son abonados por el capitán ú otra persona, el que los abona adquiere para su reintegro un derecho preferente al de todo otro acreedor sobre el producto de los géneros, como tambien el de percibir un 6 % sobre la suma anticipada.

ASEGURADO.—Es el que da un premio á otro á cambio de la obligacion en éste de responder del daño que en las cosas de aquel pueden causar ciertos casos fortuitos á que están expuestas. Como quiera que el mayor número de las obligaciones que nacen del contrato de seguro en general, corresponden al asegurador, sin que apenas tenga el asegurado otros que los de obrar de buena fé y satisfacer el premio del seguro, remitimos al lector, para completar este artículo, á lo que exponemos en el siguiente.

ASEGURADOR.—Es el que en cambio de una cantidad, que generalmente se llama premio, se obliga á responder del daño causado á las cosas de una segunda persona, á consecuencia de ciertos casos for-

tuitos, ó á satisfacerle una indemnizacion proporcionada á aquellos daños ó perjuicios; y como los casos fortuitos pueden ser de varias clases, de ahí que el asegurador contraiga obligaciones diferentes, segun el caso fortuito contra el cual asegura las cosas.

Las que corresponden al asegurador de naves y al de sus cargamentos, seguro que es el más frecuente é importante en el comercio, consisten en indemnizar al asegurado, en caso de riesgo, con arreglo á lo con éste pactado; entonces, los riesgos que corre el asegurador son los de la pérdida ó daño sufridos por la cosa asegurada á consecuencia del varamiento ó empuje de la nave, con rotura ó sin ella, ó por tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque; echazon, fuego, apresamiento, saqueo, declaracion de guerra, embargo por orden del gobierno ó de una potencia extranjera, represalias, y todo otro accidente ó riesgo de mar, excepcion hecha de aquellos expresamente exceptuados de comun acuerdo en la póliza ó contrato de seguro.

Los daños originados ó provenientes de alguna omision ó dolo del asegurado, no son de cuenta del asegurador, y se consideran de esta naturaleza los que provienen de un cambio voluntario de ruta, de viaje ó de buque, sin consentimiento de aquel, la separacion voluntaria de un convoy, si se estipuló que se iria en conserva con él; la prosecucion ó prolongacion de un viaje hasta un puerto más remoto del designado en la póliza de seguro; las disposiciones arbitrarias cuando son contrarias á lo expresado en la de fletamento ó en el conocimiento de los navieros, fletadores ó cargadores; las baraterías del capitán ó de la tripulacion, si no hay pacto expreso en contrario; las mermas, desperdicios y pérdidas que procedan de algun vicio propio de las cosas aseguradas; los daños sobrevenidos á la nave por la irregularidad de su documentacion, con respecto á las ordenanzas marítimas; si bien el asegurado es responsable de los daños que por esta causa se irroguen á las mercancías, si el seguro lo es de estas y no de la nave.

La duracion del seguro, ó lo que es igual, el tiempo durante el cual el asegurador viene obligado á responder de los daños sufridos por la cosa asegurada, varía por la voluntad expresa y acorde de asegurador y asegurado, expresada en la póliza de seguro, pero si ésta nada dice sobre este punto, se entiende que cesa dicha responsabilidad así que termina el tiempo fijado en el contrato á la gruesa, aunque prorogándose por todo el tiempo que la nave permanezca sin salir del puerto de la carga.

El asegurador no tiene obligacion de indemnizar ningun daño que no sea debidamente justificado por el asegurado, y por consiguiente, éste último es quien, al reclamar la indemnizacion á que crea tener derecho, ha de producir la póliza ó contrato de seguro y todos los documentos que acreditan el viaje de la nave, el embarque de los efectos asegurados y las pérdidas ó daños de estos. Esta justificacion puede hacerse por medio del conocimiento del capitán, por el despacho de la Aduana, por la carta de aviso del cargador, por la póliza del seguro, por los asientos del diario de navegacion, por certificaciones de las autoridades más próximas al lugar en que acaeció el daño, y, finalmente, y en defecto de todos estos medios, por las declaraciones del capitán, de la tripulacion y de los pasajeros del buque en que ocurriese el daño ó avería. Pero si por naufragar totalmente y en alta mar el buque asegurado ó aquel en que estuviesen las cosas aseguradas, ó por otra causa análoga fuese racionalmente imposible probar su pérdida, no por ello pierde el asegurado su derecho ni deja de ser responsable de aquella el asegurador. Cuando esto acontece y pasa un tiempo de uno á dos años, segun la clase de viajes, sin tenerse noticia cierta de la nave, entonces el asegurador ha de indemnizar al asegurado, sin que éste necesite producir los documentos de que hemos hablado. El plazo de un año se exige para las naves cuyo viaje es para alguno de los puertos de Europa, para el litoral asiático y africano del Mediterráneo y para los de

América situados entre España y los rios de la Plata y San Lorenzo, así como los de las islas existentes entre dichos puntos. Para los demás viajes el plazo es de dos años, empezándose en todo caso á contarse uno y otro, á partir del último dia en que se tuvieron de la nave las últimas noticias.

Sin embargo de lo que acabamos de decir, el asegurador tiene derecho á producir prueba en contrario de la supuesta desaparicion de la nave, y si esta se reputa buena, se exime de la obligacion de indemnizar al asegurado.

Cuando éste prueba el daño causado, ó éste se supone por carecer de noticias de la nave durante uno ó dos años, segun los casos de que acabamos de hablar, el asegurador ha de satisfacer la indemnizacion convenida con la suma y en el tiempo en la póliza expresados, y si nada dice ésta respecto á este último, se entiende que es el de diez dias. Sin embargo, si el asegurador probase la inexactitud de los hechos alegados por el asegurado, aun cuando debe satisfacer la indemnizacion interin no se resuelva definitivamente si ésta procede ó no, puede exigir del asegurado una fianza, bastante á responder del reintegro ó restitucion de la suma entregada, y en todo caso puede accionar con los derechos del asegurado contra los causantes del daño indemnizado, si éste se ha producido por causa de dolo.

Los daños sufridos por una nave ó cosa asegurada suelen llamarse siniestros, y estos son de dos clases. Se llama siniestro mayor, ó de la primera clase, el naufragio, rotura ó paramiento que impiden la navegacion, y tambien la pérdida total de una mercancía, ó el deterioro de la misma, siempre que disminuya su valor en una proporcion de 75 % cuando menos, y se llama siniestro menor ó de la segunda clase, á toda otra avería ó daño experimentados por la nave ó los efectos asegurados. En el siniestro mayor, el asegurado puede optar entre la indemnizacion que le corresponderia por avería, segun la póliza de seguro, y el abandono completo de la cosa asegurada á favor del asegurador,

exigiendo de éste, en cambio, la suma convenida; por consiguiente está obligado éste á satisfacer una ú otra indemnizacion con arreglo á la voluntad del asegurado.

ASOCIACION.—La asociacion consiste en una reunion de esfuerzos encaminados á un fin comun, y en este sentido y por lo que á la industria y al comercio se refiere, la asociacion viene á ser sinónima de *sociedad* y de *compañía*.

En estos artículos nos ocuparemos, pues, de esta forma del comercio, y á ellos remitimos por tanto á nuestros lectores.

AVAL.—Este debe darse por escrito, ya sea en documento separado, ó ya, como más generalmente se usa en el comercio, en el mismo pagaré ó letra de cambio cuyo objeto asegura. El aval viene á ser como el afianzamiento ó garantía de las obligaciones contraidas por el librador de una letra ó su endosante, así como por el firmante de un pagaré. Generalmente, como ya hemos indicado, el que dá este aval ó garantía, lo hace constar en el mismo documento así asegurado, bajo su firma precedida de la fórmula *por aval*.

El avalador ha de tener capacidad bastante para obligarse por la firma de una letra de cambio, y no pueden serlo los que por reunir además, la circunstancia de ser aceptante, librador ó endosante de ella, tienen contraida ya la obligacion de satisfacer su importe en su caso.

Sucede á veces ó puede suceder, que el avalador avale una letra sin poner las palabras *por aval*, pero sí su firma, y entonces, como podria existir alguna duda respecto de la calidad con la cual el avalador lo firmó, hay que distinguir segun las circunstancias que en dicha firma concurren. Así, por ejemplo, cuando la firma precede al primer endoso, y aparece en la parte inferior del anverso de la letra se supone que suscribe un aval; y si por el contrario, la firma se halla á continuacion de un endoso, y es la de la misma persona á quien se endosa, se supone que suscribe dicho endoso.

El que avala una letra de cambio ó un pagaré contrae solidariamente las mismas obligaciones y responsabilidades que cor-

responden á los libradores ó endosantes de la primera ó al firmante del segundo, salvo todo convenio contrario acordado entre las partes; y tiene tambien iguales derechos y acciones que aquéllos.

AVANCE.—Se conoce con este nombre á la diferencia que resulta entre la suma remitida por un comerciante y la satisfecha por su corresponsal en virtud de las letras giradas por aquél. Tambien se dá el nombre de avance que resulta de alguna cuenta.

AVERIAS.—Se conocen con este nombre los perjuicios, deterioros ó daños sufridos por las mercancías durante su transporte, ya sea éste terrestre, fluvial ó marítimo; pero tambien se llama así todo gasto extraordinario y eventual hecho por la nave ó por su cargamento durante el transporte referido.

Las averías pueden ser de varias clases, razon por la cual el Código de comercio las divide en ordinarias simples ó particulares, y en gruesas ó comunes; siendo distinta la responsabilidad de los cargadores, porteadores y navieros ó capitanes, segun la clase á que pertenece la avería que la origina.

Tambien es preciso distinguir entre las averías sufridas en el transporte terrestre y las experimentadas durante el fluvial ó marítimo; y como en los artículos *porteador* y *transporte*, nos ocuparemos del primero, solo damos á continuacion lo correspondiente á las averías ocurridas en el segundo.

De éstas, corresponden á las llamadas ordinarias ó de la primera clase los gastos de puerto, fletes de gabarra, y descarga en el muelle y todo otro gasto no extraordinario y eventual. Estas averías llamadas así en la práctica, pero que no son otra cosa que gastos accesorios de transporte ha de satisfacerlos el naviero ó fletante ó el capitán por cuenta del mismo. Son averías gruesas ó comunes, ó de la segunda clase los daños sufridos por la mercancía durante el tiempo comprendido entre su embarque y su descarga siempre que los sufra por vicio mismo de la mercancía, por accidente de mar, por fuerza

insuperable ó por gasto hecho para evitar los anteriores y tambien los daños sobrevenidos al casco del buque, aparejos y pertrechos por alguna de las causas ya citadas. Constituyen averías de tercera clase segun el Código, los gastos y los daños deliberadamente causados á la nave ó á su cargamento, siempre que se ocasionen para salvar á uno y otro de un riesgo real y conocido, contándose en este número los siguientes: Efectos ó dinero entregado por vía de composicion para rescatar la nave ó cargamento apresados por el enemigo ó los piratas; las cosas arrojadas al mar para aligerar la nave y el deterioro que á consecuencia de esta operacion sufran las que continuen á bordo; los mástiles deliberadamente rotos ó inutilizados; los cables cortados y áncoras abandonadas para escapar del enemigo ó de la tempestad; los gastos de trasbordo ó alijo de mercancías para aligerar la nave con objeto de tomar puerto ó rada á fin de salvazgo de algun riesgo de mar ó de enemigos; el daño causado á las mercancías por haber practicado en el buque alguna abertura por donde desague el agua embarcada y con objeto de no zozobrar; los gastos hechos para poner á flote un buque encallado intencionalmente para no zozobrar; los daños sufridos por una embarcacion que haya sido necesario abrir, agujerear ó romper para salvar su cargamento; la curacion de los hombres de mar heridos en defensa de la nave y sus alimentos hasta quedar enteramente curados; los sueldos devengados por los tripulantes ú hombres de mar detenidos en rehenes por enemigos ó piratas y los gastos necesarios hasta haberlo restituido el buque ó en su defecto á su domicilio; el sueldo y manutencion de los mismos mientras permanezca detenido ó embargado un buque por orden ó fuerza insuperable, si el fletamento está ajustado por meses; y finalmente, la pérdida ó demérito que resulten en el valor de los géneros que en caso de arribada forzosa haya sido necesario vender á bajo precio para reparar el daño causado á la embarcacion por alguna avería gruesa.

Deben contribuir proporcionalmente á soportar los gastos de toda avería gruesa, todos los que al producirse sean interesados en el buque ó en su cargamento, si bien para ello es necesario que se pruebe con los requisitos necesarios que la avería necesaria habia de redundar en beneficio de todos. Estos requisitos consisten en que los daños sean intencionales y no casuales, que tengan por objeto la salvacion de la nave ó del cargamento, que la determinacion de causar la avería se tome en forma legal y finalmente que ella produzca el objeto deseado ó sea la evitacion del riesgo que causó aquella determinacion.

Una misma avería puede, pues, ser ordinaria ó gruesa con solo que el buque ó la mercancía la sufran casual ó deliberadamente; mas para justificar la forma legal en que se procedió á causarla cuando pertenece á la segunda clase, es necesario que conste en acta motivada que previa convocatoria del capitán á los oficiales y sobrecargos que haya á bordo, si bien el voto de estos puede desestimarse por aquel el cual puede obrar bajo su responsabilidad segun lo estime conveniente para la salvacion del buque y de su cargamento.

Si á consecuencia de esta deliberacion se procede á echar al mar una parte del cargamento para aligerar el buque, debe

siempre empezarse por las cosas más pesadas y de menos valor, y cuando entre diferentes efectos exista, en este caso igualdad de circunstancias deben ser echados en primer lugar los que estén estivados en el primer puente y por el orden que el capitán establezca de acuerdo con los demás oficiales; siempre no obstante que no los haya sobre el combes, pues de haberlos, estos son en todo caso los primeros que deben arrojarse.

Sin embargo de lo que acabamos de manifestar, hay ciertos casos en que á pesar de haber avería gruesa, no vienen obligados á contribuir á ella todos los interesados en la nave y su cargamento, y estos casos son, segun el Código vigente, los que siguen.

1.º Cuando la pérdida ó deterioro recae en efectos transportados sin los debidos conocimientos; 2.º Cuando recae en mercancías cargadas en el combes, si bien en el caso de cargarse en dicho sitio sin autorizacion del cargador, este tiene derecho á exigir la responsabilidad correspondiente al capitán ó fletante por orden ó consentimiento de los cuales se hubiesen estivado en la parte expresada; y 3.º cuando el importe de la avería no alcanza al uno por 100 del valor de la nave y su cargamento.

B

BAJA.—Se entiende por tal la disminucion en el precio corriente de un artículo ó en la cotizacion de un valor del Estado ó de una compañía. Es lo contrario al *alza*, cuyo artículo puede, por tanto, consultarse.

BAJISTA.—Llámanse así los especuladores en mercancías ó valores públicos que juegan á la baja de los mismos, es decir, que habiendo vendido una mercadería, títulos de la deuda, acciones, obligaciones ú otra clase de papel á un precio y á un

plazo dados, tienen interés en que antes de espirar aquel término bajo su precio con el objeto de poderlo adquirir á un tipo inferior á aquel al cual tienen contratada su venta, y lucrar así con la diferencia entre uno y otro tipo. Cuando esta operacion se efectua legalmente, es decir, que la mercancía y el papel vendidos obran en poder del vendedor, nada puede decirse en contra esta clase de especulacion, pero cuando, como sucede con sobrada frecuencia, no es así, sino que se vende sin inten-