

El motista debe recibir del consignatario ó del capitán el capital ó mota con la alteración que le haga sufrir el resultado de la liquidación última y aprobada.

Hay casos en que el fondo expedicional sufre aumentos eventuales. Consisten estos en la participación que una casa ó particular toma á su cargo en un cargamento para completar el del buque durante una ó más travesías, y confia su realización al capitán, á cuenta de mota.

En este caso, el capitán debe hacer las liquidaciones del viaje hasta la víspera del día que empieza el nuevo interés á correr el albur de la expedición aumentada, abonando al fondo expedicional originario los beneficios ó pérdidas experimentadas hasta aquella fecha, debiendo hacer otra liquidación.

El día que se liquide la expedición que aumentó, para devolver dicho aumento con la modificación de la liquidación á su prestador, ó entregar el líquido producido del exceso del fondo expedicional á la persona encargada de recibirlo; y desde esta fecha vuelve á continuar la expedición con el mismo fondo que empezó. Por manera, que se considera fondo expedicional el primitivo á mota, después éste y el aumento, siguiendo todo la misma suerte, en la travesía ó travesías que se hubieren acordado de antemano; y por último, liquidado y devuelto el aumento accidental, vuelve á quedar la mota reducida al primitivo fondo expedicional, que se reparte al finalizar el viaje, según liquidación.

Puede el fondo de mota sufrir también disminución eventual, en una ó más travesías; por ejemplo: Llegado al Río de la Plata, se le ofrece al buque un viaje al Brasil parte á flete y el resto de cuenta expedicional que le absorbe los fondos, llega á Pernambuco, descarga y encomienda la realización de la factura expedicional y cobro de fletes al consignatario, por haber aceptado un flete por entero para otro punto del Brasil, realiza esta travesía, y por ofrecer beneficio el cambio, cobra este último flete y lo invierte en giros sobre Buenos-Aires á donde más tarde piensa ir á cargar carne para la isla de Cuba; pero le avisan que el algodón está á precio muy bajo en Ceará y es negocio comprar para conducirlo á España, entonces compra cuanto algodón se presenta á la venta en Ceará y viendo que se dilata mucho su estancia en este punto, admite lo que le falta á flete, gira el importe de lo comprado á cargo de su consignatario de Pernambuco, ordenándole que le remita á Barcelona letras sobre Londres, por valor del saldo á su favor de su cuenta corriente, da análoga orden al que recibió el importe del flete en Buenos-Aires, y con el nuevo cargamento de algodón se hace á la vela para España. Llegado á Barcelona vende su algodón, cobra el flete de la parte que á flete conducía, y á pesar de haber permanecido inactiva una parte del fondo expedicional que quedó en poder de sus consignatarios en Pernambuco y Buenos-Aires, tan luego como recibe las letras sobre Londres de los saldos que obraban en poder de estos, verifica su liquidación, repartiendo los beneficios ó pérdidas como si hubiera concurrido en todas las operaciones del viaje el fondo expedicional todo.

VI.

Esta institución constituye muchas asociaciones destinadas al comercio de larga travesía, estimulando la construcción naval y las innumerables industrias que de esta dependen; ha hecho conocer y acreditado en las cinco partes del mundo los productos de la agricultura é industria española, y especialmente de la catalana.

Esta costumbre es altamente moral. Una expedición á mota nunca se asegura, y por ende, no existe interés en fingir siniestro alguno. Su base es la buena fe del prestador, que entrega una cantidad por tiempo ilimitado, sin interés estipulado; la buena fe del capitán, que se hace responsable de un capital, sobre el que no cobra comisión, tanto por ciento ni remuneración de especie alguna en concepto de administración, gerencia, etc., sólo percibe la parte correspondiente de los beneficios, si los reporta.

Realiza un fin altamente económico. Proporciona á los pequeños ahorros colocación en condiciones de regular seguridad, y beneficios legítimos que á veces llegan á ser considerables, estimula el ahorro, el trabajo y la actividad en todas las esferas; y en un caso desgraciado, jamás lleva consigo la ruína de nadie, porque la pérdida afecta en parte ínfima á cada asociado de por sí.

Hace interesar á un número considerable de personas en favor de la Marina mercante, contribuyendo á que prospere sin grandes sacrificios, y los beneficios alcanzan á un número inmenso de individuos.

Por otra parte, son imposibles los agios á que dan lugar las grandes empresas en que se acumulan capitales inmensos, que suelen extralimitarse de su destino y son una rémora para la actividad individual que es la vida de las nacionalidades.

Por la lectura de lo poco que sé de estas costumbres, observadas escrupulosamente y cumplidas como Ley (salvas raras excepciones) por nuestros marinos, bien á las claras se comprende su naturaleza jurídica, y que actos de esta clase han de regularse por la *costumbre* y por los artículos 354 al 358 del Código de comercio, que tratan de la Sociedad accidental ó de cuentas en participación.

En caso de que no conste escrita, la parte de costumbre que deba aplicarse ó que el nuevo caso exija, é ignoren los marinos más antiguos lo que deba practicarse; por analogía, creemos que deberá estarse á lo dispuesto en el libro del Consulado del Mar, y en su defecto en el Código de las costumbres de Tortosa, tal como están expuestas en las obras de Campmany y D. Bienvenido Oliver. Allí se explica como se regulaban en lo antiguo y en Barcelona, las relaciones de los accionistas ó *personers* con el patrón de la nave, los derechos y obligaciones de unos y otros, de la cuenta que debe dar el patrón á los accionistas en cada viaje y manera de rendirlas, etc., como también en el libro del citado D. Bienvenido Oliver, Historia del derecho en Cataluña, Mallorca y Valencia (1), tomo tercero, Código de las costumbres de Tortosa, se demuestra que esta

(1) Publicado en 1879, tres tomos.

compilación de leyes es más antigua que la anterior, y por lo tanto, debemos posponerla en el orden de las fuentes de derecho, cuando de su aplicación se trate. Encontraremos también los derechos de los accionistas de un buque, los deberes del gerente de la expedición marítima, y el carácter de estos accionistas, las obligaciones de rendir cuentas, terminado el viaje, y otras indicaciones preciosas en la práctica, en caso de duda y deficiencia de las costumbres anteriormente calendadas. En algunos casos pudiera aparecer de suma utilidad el recuerdo de las costumbres marítimas de Mallorca, tampoco escritas que sepamos; entre los navegantes de cuya isla, tiene la participación el carácter de préstamo á la gruesa, aunque no con los excesivos intereses que suelen acompañarle. Es costumbre marítima mallorquina procurarse los fondos necesarios para la construcción y habilitación del buque, tomando el capitán con interés y á préstamo las cantidades que necesita, expidiendo recibos privados en que consta el capital y los intereses, que varían según la mayor ó menor garantía que el capitán ofrece, según el valor del buque y también según la expedición que se trate de emprender. No podemos descender á mayores detalles que pueden estudiarse en los apéndices. Conviene antes de terminar las consideraciones jurídicas, decir algo de la relación entre la costumbre no escrita y el derecho escrito.

A muchas cuestiones da lugar el texto del artículo 583 del Código de comercio con relación á nuestras costumbres marítimas. Con arreglo á la disposición terminante de este y del 584, un extranjero no puede en manera alguna tener á su favor firmado un recibo de madera, que es lo mismo que tener interés en el casco de un buque, porque en virtud de dicho documento hay derecho á que se liquide el valor en la proporción en que se participa y también á que se otorgue escritura pública á favor del que la tenga privada, cuando este lo solicite, invocando el artículo 586 del Código, y por no poderse cumplir el acto consiguiente, claro es que existe imposibilidad material de realizar el primero ó causal. Muy otra cosa debe parecer cuando se tratá de un recibo de mota, puesto que nuestras leyes no prohíben al extranjero la participación y el interés en las expediciones.

Es costumbre, para cumplir con lo que dispone la última parte del artículo 583 del Código, que una casa consignataria figure al frente de las expediciones aún cuando el verdadero naviero y gerente de aquellas sea el capitán. Esto no quiere decir que los interesados y motistas tengan su acción contra dicha casa, que á los ojos de la ley y del público aparece responsable. Lejos de ser así, como firma los documentos el capitán, la acción debe entablarse contra este, con arreglo á lo que dispone el artículo 686 del Código de comercio.

Como quiera que en la práctica se ofrecen gran número de casos, á cual más complicado y difícil, y que según estos varía la responsabilidad del naviero, con respecto á las obligaciones expedicionales que el capitán no puede ó no quiere cumplir, y que se resuelven de muy distintas maneras casos idénticos, he preferido, en el Apéndice (1),

(1) Creemos prestar un servicio al comercio dando cabida en esta nota á las cuestiones á que hace referencia en su Memoria el señor Estasén, distinguido letrado de esta capital y muy competente en esta clase de asuntos. Dice así:

tratar in extenso estas cuestiones más detalladas y más prácticas que las del concepto en general de la institución que estamos examinando.

Hasta 1878 y parte del año corriente, se han venido contratando expediciones to-

CUESTIONES VARIAS SOBRE EL FONDO ESPEDICIONAL EN LA COSTA DE CATALUÑA.

1.ª Las acciones que se derivan del recibo de mota se transmiten por endoso mediante nota puesta al pié del recibo sin necesidad de avisar al capitán que verificó el contrato y suscribió el recibo. Es inútil decir que al endosatario le corresponden iguales derechos que al endosante. El último endosatario (porque puede haber muchos), tiene acción directa contra el capitán que firma el recibo de mota.

No hay necesidad, y así lo reconoce la costumbre, de notificarlo al capitán cuando se verifica algún endoso, y la razón se comprende fácilmente porque puede estar viajando en alta mar ó en lejanas tierras y hacerse imposible la notificación.

2.ª Sucede con frecuencia que el capitán está viajando en alta mar y habiendo realizado el todo ó parte de los negocios, obtiene algunos fondos, y por temor de naufragio ú otras causas, teme llevar á bordo el capital, y toma un giro sobre Londres por ejemplo, á cobrar en Barcelona, punto donde reside la casa consignataria y donde quiere depositar aquellos fondos. Supongamos que el capitán que hace el cabotaje en el Brasil ó llega al Rio de la Plata, tratando de dirigirse á Barcelona, verifica el giro en la forma dicha, avisando por medio de carta á la casa consignataria á quien remite lo sobrante del fondo expedicional para liquidar el viaje luego de terminado. Ahora bien, cuando la casa de Barcelona se ha hecho cargo del giro y ha cobrado la letra, debe guardar estos fondos como si le hubieran sido entregados en depósito. Algunas casas consignatarias de Barcelona, entre ellas la de los Sres. Font y Riudor y otras, llevan su delicadeza y escrupulosidad hasta el extremo, de que guardar las mismas monedas que entregan al capitán cuando llega á puerto de regreso de su viaje, ejemplo digno de imitarse.

Ha ocurrido algunas veces que al ir á recoger el capitán los susodichos fondos, se ha encontrado la casa consignataria en estado de quiebra y se ha presentado la cuestión siguiente: ¿A qué clase de acreedores de los que expresa el Código de comercio en sus artículos 1114 y siguientes, pertenecen los marinos que se encuentran en esta situación? La práctica y la costumbre, y así lo reconocen las más respetables y antiguas casas de Barcelona, así como los marinos más expertos, consideran al capitán y al consignatario que recibe los fondos, como deponente y depositario, porque en efecto realiza un contrato de depósito.

Algunos, fundándose en la necesidad de revestir de ciertas formalidades al depósito, no quieren que el capitán que tales actos verifica, se considere cómo acreedor de dominio y por depósito, á tenor de lo que dispone el punto tercero del artículo 1114 del Código de comercio; pero la costumbre está contra ellos y debe estarlo mayormente, cuando en las operaciones marítimas y mercantiles en general, no puede haber (que de otra manera no sería posible el comercio) todo el farrago de formalidades que en derecho civil puedan exigirse para cada contrato.

En mi opinión, cobrada la letra por el consignatario, y sabiendo que era producto de fondos expedicionales, concurren ya todos los requisitos indispensables y esenciales para constituir un contrato de depósito, y en caso de quebrar la casa, el capitán es acreedor de la clase de dominio por depósito, según previene el punto 3.º del artículo 1114 del Código de comercio.

La casa consignataria sabe perfectamente que el capitán ha de dar cuenta á los motistas de este fondo expedicional, sabe el origen y destino de este fondo y no puede en manera alguna ignorar la naturaleza jurídica de los actos que con él se relacionan.

Nada de lo dicho tiene aplicación en el caso de que la casa consignataria fuese la única interesada en el fondo expedicional.

Pero si en el fondo tuviere parte el mismo capitán, éste, por la suya y la agena que representa, tendría el carácter de acreedor de dominio. En su defecto por fallecimiento ú otras causas, sus herederos si hubiesen anticipado los fondos á los motistas esperando cobrarlos de la casa, y si no lo hubiesen anticipado

mando dinero á cuenta de mota. Hoy no hay quien lo preste y sólo vemos el triste espectáculo de expediciones mercantiles que se liquidan con pérdidas enormes, y que, para agravar más la suerte de nuestra Marina, no se renuevan.

los motistas, probando el depósito y el origen de los fondos y presentando sus recibos, y probando que no hubo pérdidas en la expedición, pueden presentarse como acreedores por dominio

3.ª En la mayor parte de los casos, los capitanes de Cataluña son los navieros de hecho. Ellos liquidan las expediciones; y las casas consignatarias no son más que interesados que prestan su nombre para dar cumplimiento á lo que dispone el artículo 583 del Código de comercio.

Con respecto á los motistas ó interesados en el fondo expedicional, el verdadero responsable será el capitán ó quien firme los recibos. Pero en caso de fuga, muerte ó imposibilidad del capitán, ¿responderá la casa consignataria? En mi sentir, siempre que la casa consignataria tenga noticia del fondo, y haya lucrado con él, lo haya recibido aunque sea en pago de deudas del capitán por cuenta corriente particular con la casa, debe ser esta responsable.

Lo será también en defecto del capitán cuando la casa lo hubiere afianzado ó garantizado á los que intervinieron en la formación del fondo, en la carga, etc., y el capitán se encontrase sin fondos para pagar los resultados de la liquidación, quedándole siempre á la casa consignataria la facultad para reclamar del capitán.

En todo caso los motistas tendrán siempre el derecho más expedito para obligar á la casa naviera á que presente las cuentas comprobantes de la expedición, caso de que no los exhiba el capitán é invocando los señores motistas para apoyar sus derechos, el artículo 583 del Código de comercio.

En caso de que se venda el buque en la forma que dispone el artículo 596 del Código de comercio, creo que los motistas y partícipes en el casco tienen derecho para requerir al capitán á que les afiance el importe del saldo de sus créditos, según las últimas liquidaciones del viaje y con arreglo á lo que interesan en las calidades ante expresadas.

Si esta fianza no puede ocurrir por no darla ni el capitán ni la casa naviera, pueden presentar sus títulos al Tribunal los que tienen recibos de madera, colocándose en el lugar octavo de los acreedores señalados por dicho artículo y con ellos los motistas, pues con el fondo de los motistas se aprovisiona la nave, y aunque los motistas pudieran pedir se colocase su crédito en séptimo lugar de dicho artículo, sin embargo mejor es colocarlos juntos por razones de equidad y de justicia, porque sería absurdo que primero cobrasen los motistas del buque que son los verdaderos propietarios del mismo. Dice el punto octavo del artículo 596: «y las deudas que se hubiesen contraído para repararlo, aparejarlo y aprovisionarlo para el último viaje.»

El simple recibo, comprobada que fuese la firma del capitán, daría nacimiento al derecho y á la preferencia.

El artículo 614 del Código tiene aplicación en estos contratos. La costumbre es que cuando un buque necesita reparación y el co-propietario por recibo de madera no contribuye con la parte de interés que le corresponde, el capitán hace su liquidación y detrae de la parte del valor del interesado que no ha contribuido, lo correspondiente á las reparaciones.

4.ª La sección 1.ª, del tit. 2.º, del libro 3.º de nuestro Código, trata de los navieros y tienen aplicación sus disposiciones en Cataluña, con respecto á los capitanes, porque en realidad ellos han sido los navieros; empero como las expediciones de las naves han de girar (según dispone el artículo 583 del Código) bajo el nombre y reponsabilidad directa de un naviero, figura al frente para la carga, pago de contribuciones, etcétera, un comerciante matriculado, como así lo dispone el artículo 617.

El artículo 621 plantea una cuestión y es difícil de resolver. La de si el naviero es responsable del fondo expedicional que reunió el capitán. El texto de la ley es explícito y hace responsable al naviero de las deu-

A pesar de que bien puede decirse que la costumbre ha muerto, sin embargo, hemos creído útil redactar sus principios, sus bases, sus relaciones, porque al liquidarse las expediciones surgen litigios, se impugnan cuentas, se piden muchos comprobantes, lo que no sucedía en épocas en que las expediciones rendían ganancias pingües, y va cesando aquella armonía de navieros, capitanes y motistas, porque siempre surgieron disputas y controversias cuando fueron menguando los buenos negocios. Pueden pues invocar dichas costumbres los Abogados y los Tribunales, porque son una variante de las antiguas catalanas, y no están en oposición con el Código de comercio, ni contravienen usatje alguno, ley, capítulo, auto de corte, privilegio, uso, práctica y costumbre antigua como dice la ley 13, tit. 17, lib. 1.º vol. I de las Constituciones de Cataluña. Tiene, pues, todos los caracteres de una costumbre obligatoria, tal como en derecho se entiende esta palabra.

VII.

En otro interesante opúsculo que el citado D. Pedro Estasen publicó con el título de *El Comercio y la Marina mercante española* (1), trató la cuestión de los buques de vela y de los buques de vapor, demostrando con datos elocuentes y razones de peso, que en tésis general y de una manera absoluta no puede sostenerse la idea harto vul-

das contraídas para reparar, habilitar y aprovisionar la nave, en cuyos fondos van comprendidos los expedicionales. Sin embargo, en la práctica cuando es puramente el capitán que contrata, cesa la responsabilidad del naviero. Los Sres. Gómez de la Serna y Reus, en los comentarios á este artículo, atienden sólo al favor de los acreedores, lo que bastaría para justificarlo: es también beneficioso al naviero porque, sin la garantía que establece, no sería fácil que el capitán pudiera levantar los fondos que necesitara. (Código de comercio comentado por los Sres. La Serna y Reus, 7.ª edición, página 259). El párrafo 2.º del artículo 623 hace buena nuestra opinión de que no debe responder el naviero cuando el capitán no le ha dado conocimiento de que existía un fondo expedicional de motistas. Dice dicho párrafo que no es responsable el naviero de las obligaciones que haya contraído el capitán fuera de los límites de sus atribuciones, sin una autorización especial.

Dado que el capitán es el representante de los partícipes en la madera y asume en cierto modo el carácter y personalidad del naviero, las referencias que hace la segunda parte del art. 643 del Código de comercio deben entenderse al capitán que navega según la costumbre catalana.

Con arreglo á la terminante disposición del art. 686, el naviero será responsable de la expedición; pero cuando quien firma los recibos de madera y de mota, es el capitán, y él, y solo él, administra los fondos para carenas, reparaciones, despacho de Aduanas y de Comandancia, provisiones, pago de salarios á la tripulación, gastos de puerto, fondo expedicional, corretajes, comisiones, etc., etc., etc., será directamente responsable el capitán y los suyos, y subsidiariamente la casa naviera, y si tuviese conocimiento del fondo expedicional y de las acciones en madera, y si tuviese en su poder los fondos y si hubiese lucrado su comisión y garantía sobre ellos.

(1) Informe sobre las consecuencias que ha producido la reforma arancelaria del Sr. Figuerola, pronunciado por ante la Comisión especial arancelaria reunida en el Ministerio de Hacienda, en la noche del 12 de mayo de 1880, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Fernando Alvarez.