

CAPÍTULO IX (1)

De los contratos auxiliares.

(Continuación.)

B. Contratos que tienen por objeto vencer el obstáculo de la falta de medios materiales.

E. DEL CONTRATO DE HIPOTECA NAVAL.

SUMARIO. — Artículo 1.º Definición de este contrato. — Naturaleza económica y jurídica. — Origen histórico. — Objeto de la hipoteca naval — ¿Pueden ser objeto de hipoteca las embarcaciones dedicadas á la navegación fluvial? — ¿Puede ser susceptible de hipoteca el usufructo de la nave? — Clases de hipoteca — Constitución de la hipoteca. — Extensión de la hipoteca. — Objeto de la hipoteca naval. — Forma de celebrarse el contrato. — Requisitos que debe contener la escritura — Personas que pueden constituir la hipoteca. — ¿Puede hipotecarse parcialmente la nave por uno de los propietarios? — Pero ¿quién es el propietario del buque en construcción? — Hipoteca del buque en construcción — Hipoteca del buque contraída en el extranjero. — Precio aplazado en caso de venta de la nave y créditos refaccionarios. — Condiciones indispensables para su inscripción. — Derechos del acreedor. — De la inscripción en el Registro — Contenido de la misma. — Forma de hacer la inscripción. — Condición indispensable para hacer la inscripción. — Efectos de la hipoteca. — Formalidades que han de cumplirse para que la hipoteca produzca sus efectos legales — Orden de prelación entre los acreedores — Necesidad de la inscripción en el Registro para gozar del derecho de preferencia que concede la ley sobre la hipoteca naval. — Fecha de la inscripción. — Forma de determinar la preferencia entre varias inscripciones. — Modo de hacer efectivo el crédito garantido con hipoteca — Cancelación de la hipoteca. — Prescripción de la acción hipotecaria. — Del Registro naval — Artículo 2.º Reglas especiales por las que han de regirse las sociedades que se propongan prestar con garantía de naves.

ARTÍCULO 1.º

CONCEPTO DEL CONTRATO DE HIPOTECA

Definición de este contrato. — Contrato de hipoteca es aquel en virtud del cual el deudor asegura directa ó inmediatamente con bienes inmuebles el cumplimiento de una obligación.

(1) Bibliografía — Además de las obras de carácter general, merecen consultarse las del Sr. GONZÁLEZ DE LA REVILLA, *Hipoteca naval* y su *Manual* acerca de la misma. — Son obras que revelan el dominio que sobre la materia tiene el autor, conteniendo un estudio completo de la

Este concepto que de la hipoteca nos da el Derecho civil ha sido, como veremos, aceptado por el legislador mercantil, para el cual también es indispensable que la hipoteca recaiga sobre bienes inmuebles.

La hipoteca, que podemos llamar *común ó terrestre*, no está regulada aún por las legislaciones comerciales, lo cual se comprende perfectamente teniendo en cuenta que los bienes inmuebles no son, con arreglo á ellas, objeto del comercio.

Italia, Portugal y los Estados Mexicanos, que, como sabemos, han declarado ya la comerciabilidad de los mismos, muy pronto la regularán, habiendo en alguna de estas naciones proyectos legislativos en dicho sentido.

Sólo nos debemos ocupar, pues, de la hipoteca naval ó marítima.

Naturaleza económica y jurídica. — Desde el punto de vista económico, la hipoteca naval es una fuente poderosa de crédito que, acrecentando las fuerzas productoras del capital, da impulso á toda clase de empresas marítimas, ora sean de construcción de buques, ora sean de la explotación de los mismos por el comercio marítimo.

En cuanto á su naturaleza jurídica, podemos decir que es un contrato auxiliar que vence la falta de medios materiales; consensual, porque se perfecciona por el consentimiento; oneroso, porque median entre los contratantes prestaciones recíprocas; unilateral, porque una vez constituido el derecho á que sirve de título, sólo nacen una obligación y derecho correlativos: la obligación de parte del acreedor hipotecario de cancelar en favor del deudor, librando del gravamen el buque hipotecado, y el derecho de éste de exigir la liberación.

Origen histórico.—Aun cuando todas las legislaciones reconocieron la facultad que el propietario de las naves, como todo propietario de una cosa, tiene para darlas en garantía, la hipoteca naval no se ha regulado hasta nuestros días por la convicción profunda que existía de que, no pudiendo la hipoteca afectar á los bienes inmuebles, era imposible aplicarla á las naves, que

hipoteca desde el punto de vista científico, histórico y legislativo español y extranjero. — GIANQUINTO, *Ipoteca navale*. — GRIVART, *Relazione francese*.

no ostentan este carácter, lo que lleva, por ejemplo, á la legislación italiana á denominar *pegno* naval lo que en realidad es un verdadera hipoteca.

La historia legal de la hipoteca naval es tan moderna, como Inglaterra comienza á regularla en 1854; Alemania, en 1861 Francia é Italia, en 1874; posteriormente, Bélgica en 1879, y España, en 1893 (1).

En la actualidad, esta institución es objeto de preferente atención por las naciones, que comprenden los beneficios inmensos que reporta al comercio marítimo (2).

(1) Distinguidos tratadistas sostienen que la hipoteca naval fué regulada ya por los romanos (*Interdum*).

Todos los tratadistas interpretan las palabras *veluti si navis fuit obligata*, que usa Ulpiano, en el sentido de que la nave quedaba hipotecada en garantía de la suma prestada.

La Novela 97 de Justiniano concede á la hipoteca naval una prioridad por razón del tiempo y otra por privilegio de causa.

En España, el Gobierno presentó al Senado un proyecto de ley en 11 de Diciembre de 1889, acerca del cual emitió dictamen la Comisión nombrada al efecto; pero no habiéndose podido discutir por entonces, fué reproducido aquél en 14 de Mayo de 1892, que fué aprobado por la alta Cámara con ligeras modificaciones, pasando después al Congreso, y emitiendo también dictamen la Comisión del mismo casi de acuerdo con el del Senado; pero disueltas las Cortes, no pudo ser aprobado.

En 16 de Junio de 1893 se presentó un tercer proyecto, que sin discusión fué hecho ley, publicándose con tal carácter en 21 de Agosto del mismo año.

(2) *Inglaterra*.—Aun cuando de antiguo podían las naves ser objeto de garantía contractual, bien en forma de hipoteca (*mortgage*), bien en forma de préstamo á la gruesa (*bottomry*), hasta la *Merchant shipping act* de 1854 no se establece con toda propiedad la hipoteca naval.

Estados Unidos.—En los Estados Unidos se practica esta institución en gran escala.

Francia.—En esta nación se establece la hipoteca naval en virtud de la ley de 22 de Diciembre de 1874, que comenzó á regir desde 1.º de Enero de 1875 hasta el 10 de Julio de 1886, en que se publicó la ley de esta fecha, que es hoy la vigente.

Bélgica.—La hipoteca naval se regula por la ley de 11 de Agosto de 1879 y el libro XI del Código revisado, en el que se incluyó un título (el 5.º) que lleva por epígrafe «De la hipoteca naval».

Holanda.—El art. 315 del Código holandés, al hablar de los créditos marinos privilegiados, establece un verdadero sistema hipotecario, pero no reglamenta especialmente la hipoteca naval.

Italia.—El título I, libro II del Código italiano, se ocupa del *pegno na-*

Objeto de la hipoteca naval.—Pueden ser objeto de hipoteca los buques mercantes, con arreglo á las disposiciones de la ley.

Para este solo efecto se considerarán tales buques como bienes inmuebles, entendiéndose modificado en este sentido el art. 585 del vigente Código de Comercio (1).

El legislador, como vemos, participando del error de considerar á los bienes inmuebles incapaces de hipoteca, cree necesario comenzar por hacer la declaración de que los buques, si bien para *el solo efecto* de la hipoteca, tienen la consideración de inmuebles (2).

Como ya tenemos demostrado en otro lugar, no existe el menor obstáculo para la constitución de hipoteca sobre un buque, dada la consideración que hay que reconocerle de cosa inmueble, y puesto que sustancialmente son idénticas la prenda y la hipoteca. Por esta razón es de lamentar que el legislador nos lleve al absurdo de ser y no ser al mismo tiempo, una vez que los buques son muebles en unos casos, con arreglo al Código de Comercio, sin que tales preceptos hayan sido completamente derogados, é inmuebles, con arreglo á la ley especial que regula la hipoteca naval.

*¿Pueden ser objeto de hipoteca las embarcaciones dedicadas á la navegación fluvia?—*Aun cuando hay tratadistas que, fundados

vale, y aun cuando recibe el nombre de prenda naval, no se hace otra cosa sino reglamentar la instrucción de que tratamos.

República Argentina.—El nuevo Código argentino de 1886 regula con toda extensión la hipoteca naval.

Uruguay.—El título XIII del Código del Uruguay, al ocuparse de la hipoteca en general, declara que las naves pueden ser objeto de la misma.

Portugal.—El nuevo Código portugués de 28 de Junio de 1888 regula con toda extensión y claridad esta institución en la sección 2.ª, cap. VIII, título I del libro III, que lleva por epigrafe «De las hipotecas».

Alemania.—El Código alemán no se ocupa de la hipoteca naval; pero en Prusia, la ley introductiva de aquel Código de 24 de Junio de 1861 la estableció, exigiendo al efecto una inscripción especial (*cintragung*).

México.—El nuevo Código de México de 1887, si no regula, supone la existencia de la hipoteca naval en su art. 616, al establecer el orden de prelación de los créditos marítimos.

(1) Art. 1.º ley Hipotecaria naval.

(2) El primer proyecto no incurria en este error, pues consideraba á los buques como inmuebles

en que la ley dice hipoteca naval y no marítima, entienden que ésta puede aplicarse al comercio fluvial, según puede deducirse del texto de la ley y de las continuas referencias que hace al Código de Comercio, al hablar de naves lo hace de los aparatos flotantes destinados al servicio de la industria ó del comercio marítimo, que son los que con arreglo al referido Código tienen el carácter de buques y á los que son aplicables las disposiciones del mismo (1).

¿Puede ser susceptible de hipoteca el usufructo de la nave?—Aun cuando la ley de Hipoteca naval nada dice acerca de este punto, entendemos que el usufructo de la nave, ó sea el derecho de gozar de sus frutos civiles, que son los fletes, puede ser objeto de hipoteca, siendo de aplicación lo preceptuado en la ley Hipotecaria, que considera hipotecables el derecho de percibir los frutos en el usufructo y la mera ó nuda propiedad (2).

Pero si la hipoteca se constituye sobre la nuda propiedad, y posteriormente el usufructo se consolida con la propiedad, la hipoteca se extiende al usufructo, porque lo accesorio debe seguir á lo principal. Mas si, por el contrario, se constituye sobre el usufructo, aun cuando después se una éste á la mera propiedad, la hipoteca no puede afectar á ésta, porque, á diferencia del caso anterior, en este lo principal es lo que se une á lo accesorio.

Clases de hipoteca.—Sabido es que, con arreglo á la ley Hipotecaria, las hipotecas pueden dividirse en *convencionales ó voluntarias y legales*. ¿Es aplicable esta división á las hipotecas navales? ¿Existen, con arreglo á la ley, hipotecas legales? He aquí una cuestión que debemos resolver antes de pasar más adelante.

Algunos tratadistas, fundándose en que el segundo proyecto omitió el precepto contenido en el primero, en el que se declaraba que sólo podría ser constituida por terminante convenio entre las partes, creen fácil la existencia de hipotecas legales. Estos autores se fundan en que, aparte de que la hipoteca naval tiene un carácter esencialmente mercantil, y de que los buques, si sirven para garantizar eficazmente los préstamos hechos para la construcción ó navegación, no son convenientes para asegurar

(1) Con arreglo á las legislaciones francesa (art. 36) y argentina (artículo 1.351), sólo los barcos de 20 toneladas pueden ser objeto de hipoteca.

(2) Art. 107 ley Hipotecaria.

intereses más altos que no deben quedar á merced de los azares de la navegación, como la ley dice en el precepto que acabamos de citar: «pueden ser objeto de hipoteca con arreglo á las disposiciones de la misma ley», y como está lejos de tratar de ellas, siempre hace uso en varios artículos de las frases «en el contrato», «*en todo contrato* en que se constituya hipoteca naval», etcétera, está fuera de duda que las hipotecas legales sobre los buques ha querido excluirlas.

Nosotros entendemos que si bien están en lo cierto estos tratadistas en cuanto á que las naves no deben ser susceptibles de hipoteca, hay que reconocer, después de leer el precepto que vamos á citar, que si el legislador no regula las hipotecas legales, no está en su espíritu prohibirlas.

Dice el precepto á que nos hemos referido al hablar de los derechos de preferencia de la hipoteca naval:

«La mujer casada, aunque consten inscritas sus aportaciones ó derechos en el libro de comerciantes del Registro mercantil, no tendrá prelación respecto á los créditos ó derechos de tercero inscritos ó anotados sobre la nave, cuando no aparezca á su favor hipoteca expresa sobre la misma nave, ó la obtenga conforme al Derecho común, la cual hipoteca surtirá sus efectos desde que fuere inscrita en el Registro de buques en la forma prevenida en la presente ley» (1).

Sistemas legislativos.

A. Sistema francés. — Las legislaciones francesa (art. 1.º), y belga (art. 135), declaran que las hipotecas se constituyen por convenio de las partes.

B. Sistema portugués. — El Código portugués (art. 584) establece terminantemente que podrá constituirse hipoteca sobre las naves por disposición de la ley ó acuerdo de las partes. Las hipotecas, con arreglo al art. 585, pueden ser legales y voluntarias

Constitución de la hipoteca. — La hipoteca naval podrá constituirse á favor de determinada persona, ó á su orden, rigiéndose en cada uno de estos casos la transmisión del crédito hipotecario por los preceptos generales de los derechos que respectivamente le conciernen; pero todo endoso de crédito hipotecario naval ha-

(1) Art. 36 ley Hipotecaria naval.

brá de inscribirse en el Registro, para que quien lo recibe por este medio pueda exigir su pago mediante el procedimiento que se establece (1).

Extensión de la hipoteca. — Se entenderán hipotecados juntamente con el casco del buque, y responderán de los compromisos anejos á la hipoteca, salvo pacto expreso en contrario, el aparejo, respetos, pertrechos y máquinas, si fuere de vapor, que se hallen á la sazón en el dominio del dueño ó dueños de la nave hipotecada; los fletes devengados y no percibidos por el viaje que estuviere haciendo, ó el último que hubiere rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario y las indemnizaciones que al buque correspondan por abordaje ú otros accidentes que den lugar á aquéllas, y por la del seguro, caso de siniestro.

Si se hubiere pactado que la indemnización por seguro esté comprendida en la hipoteca, ó si nada se hubiera pactado, el dador del préstamo con la hipoteca naval podrá en cualquier momento notificar su contrato de préstamo á la compañía ó compañías aseguradoras por medio de Notario, Agente de Bolsa y Cambio, Corredor ó Intérprete de buque.

La Compañía á quien se haya hecho la notificación no podrá pagar cantidad alguna á los dueños ó navieros sino de acuerdo y con consentimiento expreso del prestamista (2).

Si la indemnización por el seguro, caso de siniestro, se hubiere excluído expresamente de la hipoteca, el deudor quedará en libertad de asegurar la propiedad de la nave, con arreglo á lo que ordena el Código de Comercio, y el acreedor su crédito hipotecario, pero sin que el seguro en su totalidad, y por ambos conceptos, pueda exceder nunca del valor del buque asegurado, que se computará para este efecto como determina el Código de Comercio.

Si se excediese, y por esta causa fuere necesario proceder á reducir el seguro, la reducción se hará primeramente en el del dueño y después en el del acreedor hipotecario (3).

La hipoteca naval que se hubiere constituido en favor de un préstamo que devenga interés, no asegurará en perjuicio de ter-

1) Art. 2.º ley Hipotecaria naval.

(2) Art. 8.º ley Hipotecaria naval.

(3) Art. 9.º ley Hipotecaria naval.

cero, además de capital, sino los intereses de los dos últimos años transcurridos y la parte vencida de la nulidad corriente (1).

Cuando se hipotequen varias naves á la vez por un solo crédito, se determinará la cantidad de gravamen de que cada una debe responder (2).

Fijada en la inscripción la parte de crédito de que deba responder cada nave, no se podrá repetir contra ellas en perjuicio de tercero que tenga inscrito su derecho en el Registro, sino por la cantidad á que respectivamente estén afectas y la que á la misma corresponda por razón de intereses.

Sin perjuicio de que, si la hipoteca no alcanzara á cubrir la totalidad del crédito, pueda el acreedor repetir por la diferencia sobre las naves que conserve el deudor en su poder, pero simplemente por acción personal y sin otra prelación que la establecida por los principios generales consignados en el Código de Comercio (3).

Forma de celebrarse el contrato.—El contrato en que se constituya hipoteca sólo podrá otorgarse: por escritura pública, por póliza de Agente de Cambio y Bolsa, Corredor de comercio ó Corredor Intérprete de buque, que firmen también las partes ó sus apoderados; por documento privado que firmen los interesados ó sus apoderados, y que presenten ambas partes, ó cuando menos la que consienta la hipoteca, al funcionario encargado de verificar la inscripción, identificando ante él su personalidad (4).

Sistemas legislativos.

A. Sistema francés.—Este sistema, seguido por la mayoría de las legislaciones, establece, como la nuestra, diferentes formas de celebrar el contrato.

B. Sistema portugués.—Con arreglo al Código de Portugal (art. 588, el contrato de hipoteca debe celebrarse siempre por instrumento público, si tiene lugar en la nación, y si en el extranjero, por el Agente consular. Sólo cuando no lo hay podrá celebrarse á bordo por los otorgantes, asistidos de dos testigos.

(1) Art. 10 ley Hipotecaria naval

(2) Art. 11 ley Hipotecaria naval.

(3) Arts. 12 y 13 ley Hipotecaria naval

(4) Art. 3.º ley Hipotecaria naval.

Requisitos que debe contener la escritura. — En todo contrato en que se constituya hipoteca naval se hará constar:

1.º Los nombres, apellidos, estado civil, profesión y domicilio del acreedor y del deudor.

2.º El importe, en cantidad líquida y determinada, del crédito garantido con hipoteca y de las sumas á que en su caso se haga extensivo el gravamen por costas y por los intereses devengados que excedan de dos años y la anualidad corriente.

3.º Fecha del vencimiento del capital y del pago de los intereses, y todas las demás estipulaciones que establezcan los contratantes sobre intereses, seguros, exclusión de la hipoteca de diversos accesorios del buque, etc.

4.º Expresión de si el crédito hipotecario se constituye á la orden ó simplemente á nombre de persona determinada.

5.º Nombre, señas distintivas del buque, su descripción completa, número y fecha de su inscripción para navegar, y su matrícula.

Si el buque hipotecado estuviese en construcción, las condiciones que para su inscripción diremos después.

6.º El valor ó aprecio que se hace de la nave al tiempo de hipotecarse, si el acreedor y el deudor establecen en el contrato que este aprecio se tome como tipo para la subasta.

7.º Cantidad de que responde cada nave, en el caso de que se hipotequen dos ó más en garantía de un solo crédito (1).

Personas que pueden constituir la hipoteca. — Sólo podrán constituir hipoteca los que tengan la libre disposición de sus bienes, ó, en caso de no tenerla, se hallen autorizados para ello con arreglo á la ley.

Los que con arreglo al párrafo anterior tienen la facultad de constituir hipoteca voluntaria, podrán hacerlo por sí ó por medio de apoderado con poder especial para contraer este género de obligaciones, otorgado ante Notario público ó Agente mediador de comercio colegiado.

Cuando la propiedad de la nave pertenezca á dos ó más personas, será necesario que preceda acuerdo de todos los partícipes ó de la mayoría de ellos, computada en la forma indicada al hablar de los derechos de los copropietarios del buque (2).

(1) Art 6.º ley Hipotecaria naval.

(2) Véanse páginas 422 y 423, tomo I.

El director ó naviero nombrado con arreglo á lo dispuesto en el Código podrá constituir hipoteca cuando estuviera especialmente facultado para ello por los coparticipes, en la forma prevenida por el mismo (1).

¿Puede hipotecarse parcialmente la nave por uno de los propietarios?— Como la ley nada dice y es un principio fundamental en esta materia que todo lo que puede venderse ó enajenarse puede del mismo modo empeñarse ó hipotecarse, siendo así que cada copropietario de la nave tiene facultad de enajenar su parte indivisa, claro es que podrá hipotecarla, pues con ello tampoco causa perjuicio á los demás copropietarios.

Sólo pudiera existir un inconveniente: que las hipotecas parciales del buque, hechas por los copropietarios para negocios propios, impidan una nueva operación que exija después el interés común; pero para evitarlo puede el convenio social prohibir estas hipotecas parciales.

Por esta razón, las legislaciones francesa (art. 3.º) y portuguesa (art. 586) establecen con muy buen acuerdo que se puede hipotecar la parte indivisa con acuerdo de la mayoría de copropietarios (2).

La hipoteca sobre buques en construcción se constituirá por el propietario.

Podrá también constituirla el naviero, si en el contrato de construcción se le hubiese concedido especialmente esta facultad (3).

Pero ¿quién es el propietario del buque en construcción? — Distinguidos tratadistas discuten acerca de á quién pertenece la propiedad de una nave que se está construyendo por cuenta de otro, satisfaciendo todos los gastos.

Los autores franceses, y creemos están en lo cierto, entienden que sólo el constructor podría en este caso hipotecar el buque; lo mismo que si la construcción se ha ajustado por un tanto alzado que ha de abonarse cuando se concluya. Pero si el que en-

(1) Arts 4.º y 5.º ley Hipotecaria naval. Véase pág. 423, tomo I

(2) El primer proyecto exigía para constituirle el consentimiento de la mayoría de los copropietarios, disposición que creemos justa, y que comprendemos la razón de haberla suprimido.

(3) Art. 5.º ley Hipotecaria naval.

carga la construcción se ha comprometido á suministrar los materiales y cuantos gastos se ocasionen, entonces él será el que la podrá hipotecar.

En este sentido entendemos que la ley hace uso de la palabra propietario; pero hubiera sido muy conveniente, para mayor claridad, que el precepto fuera más expresivo (1).

Hipoteca del buque en construcción. — Para que pueda constituirse hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco.

Antes de constituirse la hipoteca, será condición indispensable que en el Registro de naves de la provincia en que el buque se construya se haga la inscripción de la propiedad de la que va á ser objeto de la hipoteca.

Á este efecto, el dueño ó armador presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certificación expedida por un constructor naval, en que conste el estado de construcción del buque, longitud de su quilla y demás dimensiones de la nave, tonelaje y desplazamientos probables, calidad del buque, si ha de ser de vela ó de vapor, lugar de su construcción y expresión de los materiales que en él hayan de emplearse, coste del casco y plano del mismo buque.

Cuando la construcción se verifique por contrato, deberá inscribirse éste, presentando una copia del mismo, firmada por el dueño ó naviero.

Para que tenga efecto lo dispuesto en los párrafos anteriores, se abrirá en el Registro de naves una sección especial para inscribir los actos y contratos relativos á los buques en construcción.

La inscripción de la propiedad de una nave en construcción tendrá carácter de provisional hasta que, terminada ésta, pueda ser matriculada en el Registro de la Comandancia de Marina.

Cumplido este requisito, se convertirá en definitiva dicha inscripción, en la forma que determinarán los reglamentos (2).

(1) En los anteriores proyectos consignaba que la hipoteca de los buques en construcción no podría constituirse, cuando fueran personas distintas el dueño y el armador, sino por quien en el contrato de construcción se hubiera reservado este derecho.

(2) Art. 16 ley Hipotecaria naval. Los reglamentos á que hace referencia no se han publicado todavía.

Hipoteca del buque contraida en el extranjero. — Si el contrato de hipoteca naval se otorgase en país extranjero, para que surta los efectos que esta ley le atribuye, deberá celebrarse necesariamente ante el Cónsul español del puerto en que tenga lugar, y además inscribirse en el Registro del Consulado, y se anotará en la certificación de propiedad que debe llevar el capitán, con arreglo á lo dispuesto en el Código de Comercio.

El Cónsul español transmitirá inmediatamente copia auténtica del contrato al Registro mercantil en que la nave se halle matriculada. El registrador, luego que reciba la copia, deberá efectuar la inscripción en su Registro.

Con las mismas formalidades deberán otorgarse los demás contratos que celebren en el extranjero y que hayan de tener prelación ó preferencia sobre el préstamo hipotecario naval en virtud de su inscripción en el Registro mercantil (1).

Precio aplazado en caso de venta de la nave y créditos refaccionarios. — Para que el precio aplazado en caso de venta de la nave y los créditos refaccionarios puedan perjudicar á la hipoteca naval, es necesario que consten en el Registro mercantil (2).

Condiciones indispensables para su inscripción. — Para que pueda inscribirse en el Registro mercantil, surtiendo los efectos que determinamos en el párrafo anterior, el crédito por el precio de venta de la nave que no se paga al contado, es indispensable que así se exprese en el contrato, fijándose en cantidad líquida y determinada el precio que se aplaza, fecha en que ha de satisfacerse, interés que devenga, si lo hubiere, y las demás condiciones con que se consiente el aplazamiento.

Para que pueda anotarse en el Registro el crédito refaccionario, surtiendo los efectos asimismo determinados antes, es necesario que el acreedor presente en el Registro de buques el contrato por escrito que en cualquier forma haya celebrado con el deudor para anticiparle de una vez ó sucesivamente cantidades para la construcción ó reparación de la nave objeto de la refacción.

Esta anotación surtirá todos los efectos de la hipoteca.

No será necesario que los títulos en cuya virtud se pida la

(1) Art. 17 ley Hipotecaria naval.

(2) Art. 18 ley Hipotecaria naval.

anotación de créditos refaccionarios determinen fijamente la cantidad de dinero ó efectos en que consistan los mismos créditos, bastando que contengan los datos suficientes para liquidarlos al terminar las obras contratadas.

Si la nave que haya de ser objeto de la refacción estuviere afecta á hipoteca naval inscrita, no se hará la anotación sino en virtud de convenio unánime consignado en escritura pública, ó por póliza de Agente de Cambio y Bolsa, ó de Corredor de Comercio ó de Corredor Intérprete de buque entre el propietario de aquélla y la persona ó personas á cuyo favor estuviere constituida la hipoteca sobre el objeto de la refacción misma y el valor de la nave antes de empezar las obras, ó bien, á falta de convenio, en virtud de providencia judicial, dictada en expediente instruído para hacer constar dicho valor, con citación y audiencia previa y sumaria de los acreedores hipotecarios anteriores.

El valor que en cualquiera de dichas dos formas se diere antes de empezar las obras de la nave que ha de ser refaccionada, se hará constar en la anotación del crédito refaccionario (1).

Derechos del acreedor.—El acreedor con hipoteca naval sobre la nave refaccionada cuyo valor se haga constar en la forma prescrita más arriba, conservará todos sus derechos de preferencia respecto al acreedor refaccionario, pero solamente por un valor igual al que se hubiese declarado á la misma nave (2).

De la inscripción en el Registro. Contenido de la misma.—Cualquiera anotación ó inscripción que se haga en el Registro mercantil contendrá necesariamente la fecha y hora de presentación de los documentos en virtud de los cuales haya de hacerse, y la fecha y hora en que se efectuó; la manifestación de hallarse las anotaciones ó inscripciones conformes con los antecedentes de su razón, indicando el legajo correspondiente del Registro en que se hallan archivados; la manifestación de haberse anotado en la certificación de propiedad que debe llevar á bordo el capitán, ó de no haberse hecho, y su causa.

La inscripción de hipoteca naval contendrá todas las condiciones que, como vimos, han de hacerse constar en el contrato de hipoteca, en sus respectivos casos.

(1) Arts. 19, 20, 21 y 22 ley Hipotecaria naval.

(2) Art. 23 ley Hipotecaria naval.

La inscripción del precio aplazado por razón de venta contendrá:

El lugar, día, mes y año en que se otorga el contrato; nombres, apellidos, domicilio y estado civil del comprador y del vendedor.

Precio del buque, cantidad que se paga al contado y que se aplaza en cantidad líquida y determinada, fecha en que ha de satisfacerse, interés que devenga, si lo hubiere, y demás estipulaciones del contrato.

La autorización del crédito refaccionario contendrá:

Lugar, día, mes y año en que se otorga el contrato, y si el documento en que éste se halle consignado es público ó privado.

Nombres, apellidos, domicilio y estado civil de los contratantes.

Valor dado á la nave antes de empezar las obras con que ha de ser refaccionada, si constare.

Cantidades que se entreguen ó hayan de entregarse para la refacción, ó los datos que hayan de servir para liquidarlas al terminar las obras, y fechas en que se hayan hecho ó deban hacerse las entregas.

Las demás estipulaciones referentes á la refacción.

Expresión de los documentos en que consten las cantidades entregadas.

Para que pueda efectuarse la inscripción de la hipoteca por razón de préstamo ó precio aplazado ó anotación de crédito refaccionario, deberá presentarse en el Registro el documento ó documentos que contengan todas las condiciones necesarias para que pueda efectuarse la inscripción ó anotación.

Si alguna de aquéllas faltase, podrá subsanarse la falta mediante relación duplicada, que firmarán las partes. Del documento que haya servido para hacer la inscripción quedará en el Registro una copia simple, en la que el registrador pondrá nota de ser conforme con el original. Si las condiciones que faltan se adicionan por resolución de las partes, un duplicado quedará en el Registro (1).

Forma de hacer la inscripción. — La primera inscripción de cada buque será la de propiedad del mismo, y expresará la cir-

(1) Arts 24, 25, 26 y 27 ley Hipotecaria naval.

cunstancia que, según dijimos en su lugar oportuno, debía contener la misma (1).

La falta de dicha inscripción será motivo suficiente para denegar cualquiera otra mientras se subsana la falta á instancia de quien tenga interés legítimo.

La inscripción de la propiedad del buque se efectuará en el Registro mercantil, presentando copia certificada de su matrícula ó asiento, expedido por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado.

Cuando el buque se matricule para navegar en punto perteneciente á Registro distinto del lugar de su construcción, los registradores exigirán certificación correspondiente del Registro del lugar en que se efectúa la construcción. Lo mismo harán en los casos de traslación de la matrícula ó inscripción de un buque, cuando éste se hallase ya inscrito ó habilitado para navegar (2).

Condición indispensable para hacer la inscripción. — Ninguna inscripción se hará en el Registro de naves sin que se acredite previamente el pago de los impuestos establecidos ó que se establecieren por las leyes, si los devengare el acto ó contrato que se pretende inscribir.

No obstante lo prevenido en el párrafo anterior, podrá extenderse el asiento de presentación antes que se verifique el pago del impuesto; mas en tal caso se suspenderá la inscripción y se devolverá el título al que lo haya presentado, á fin de que en su vista se liquide y satisfaga dicho impuesto. Pagado éste, volverá el interesado á presentar el título en el Registro, y se extenderá la inscripción (3).

Efectos de la hipoteca. — La hipoteca naval sujeta directa é indirectamente las naves sobre que se impone al cumplimiento de las obligaciones para cuya seguridad se constituye, cualquiera que sea su poseedor.

La hipoteca naval subsistirá íntegra mientras no se cancele respecto de cada buque sobre la totalidad de éste, aunque se reduzca la obligación garantizada, y sobre cualquiera parte del

(1) Véase pág. 576, tomo I.

(2) Art. 15 ley Hipotecaria naval.

(3) Art. 80 ley Hipotecaria naval.

mismo que se conserve, aun cuando la restante haya desaparecido.

El acreedor con hipoteca naval podrá ejercitar su derecho contra la nave ó naves afectas á él en los casos siguientes:

1.º Al vencimiento del plazo estipulado para la devolución del capital.

2.º Al vencimiento del plazo estipulado para el pago de los intereses.

3.º Cuando el deudor fuese declarado en quiebra ó concurso.

4.º Cuando cualquiera de los buques hipotecados sufriere deterioro que le inutilice para navegar.

5.º Cuando el buque se enajenase á un extranjero.

6.º Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias del contrato de préstamo, y todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el capital ó los intereses.

7.º Cuando ocurriese la pérdida de cualesquiera de los buques hipotecados, salvo pacto en contrario.

En los casos 4.º y 7.º sólo será exigible la cantidad asegurada con el buque inutilizado ó perdido, salvo pacto en contrario.

Los buques gravados con hipoteca no podrán enajenarse á un extranjero sin consentimiento del acreedor hipotecario ó sin que previamente el vendedor consigne el importe del crédito asegurado con la hipoteca, en la forma prevenida en los arts. 1.177 á 1.180 del Código civil (1).

La venta otorgada con infracción de lo dispuesto en el párrafo anterior será nula, y el vendedor incurrirá en la pena señalada en el Código penal (2).

Formalidades que han de cumplirse para que la hipoteca produzca sus efectos legales.— Para que surta la hipoteca naval los efec-

(1) Para que la consignación de la cosa debida libere al obligado, deberá ser previamente anunciada á las personas interesadas en cumplimiento de la obligación.

La consignación será ineficaz si no se ajusta estrictamente á las disposiciones que regulan el pago. (Art. 1.177 Cód. civ.)

La consignación se hará depositando las cosas debidas á disposición de la Autoridad judicial, ante quien se acreditará el ofrecimiento en su caso, y el anuncio de la consignación en los demás.

Hecha la consignación, deberá notificarse también á los interesados. (Art. 1.178 Cód. civ.)

(2) Arts. 28, 29, 39 y 40 ley Hipotecaria naval, y 547 Código penal.

tos que esta ley le atribuye, ha de estar inscrita en el Registro mercantil de la provincia en que esté matriculado el buque objeto de ella, ó en el correspondiente al lugar de la construcción, cuando se trate de buques no matriculados.

También ha de constar anotada por el Registrador en la certificación del Registro que acredite la propiedad del buque, y que el capitán del mismo ha de tener á bordo, con arreglo á lo que dijimos preceptuaba el Código de Comercio, siendo motivo suficiente para denegar la inscripción la falta de presentación de este documento. Solamente en el caso de manifestar el dueño del buque hallarse éste en viaje, podrá omitirse la anotación indicada, que deberá hacerse inmediatamente que la nave regrese del viaje para que estaba destinada.

En la inscripción que en el Registro mercantil se verifique de la hipoteca, se hará constar expresamente si la anotación á que se refiere el párrafo anterior se hizo, ó si, por el contrario, se omitió, y por qué causa (1).

Orden de prelación entre los acreedores.—También tendrán preferencia sobre la hipoteca naval, siempre que llenen las condiciones que se establecen:

- 1.º Las cantidades tomadas á préstamo á la gruesa por el capitán del buque durante el último viaje.
- 2.º El importe de la avería gruesa que corresponda satisfacer al buque en el último viaje.
- 3.º Los créditos refaccionarios contraídos por el capitán también durante el último viaje.
- 4.º Los derechos ó créditos litigiosos que antes de la inscripción hipotecaria hubiesen sido anotados preventivamente en el Registro, en virtud de mandamiento judicial cuando queden reconocidos en sentencia ejecutoria, ó en transacción otorgada ó aprobada por todos los interesados (2).

Para que el préstamo á la gruesa á que nos hemos referido tenga la preferencia que en el mismo se consigna, se necesita que el préstamo se haya tomado en el caso que establece expresamente el Código de Comercio, y observado todas las formalidades consignadas en el mismo (3).

(1) Art. 14 ley Hipotecaria naval.

(2) Art. 32 ley Hipotecaria naval.

(3) Véase pág. 498, tomo I, epígrafe «orden que debo seguir el capi-

La anotación provisional que, con arreglo al último de los artículos citados, ha de hacer el Juez ó Tribunal, el Cónsul ó Autoridad local, en la certificación de la hoja de inscripción que el capitán ha de llevar á bordo con arreglo al Código, surtirá todos sus efectos respecto á la preferencia, mientras el buque no regrese al puerto de salida.

Tan pronto como esto suceda, el dueño del buque, ó capitán, deberá presentar la hoja de inscripción para que el préstamo se inscriba en el Registro mercantil dentro del plazo de las cuarenta y ocho horas en que el buque sea admitido á libre plática.

Si el puerto de regreso no pertenece al Registro mercantil en que el buque está inscrito, se presentará dentro del indicado plazo de cuarenta y ocho horas al Juez ó Autoridad local ó de Marina, el cual hará constar la presentación del documento y mandará librar exhorto al punto de inscripción del buque.

Hecha la presentación dentro de ese plazo, la inscripción surtirá el efecto de conservar la preferencia indicada; para todos los demás que la ley atribuye á la inscripción, considérase como fecha la del día en que se anotó provisionalmente la certificación de inscripción de propiedad del buque. Si se presentase después del indicado plazo, surtirá su efecto, pero sólo desde la fecha de la inscripción en el Registro mercantil.

Sin perjuicio de las obligaciones que se le imponen al dueño y al capitán, los prestamistas ó las personas á quienes ellos lo encomendaren podrán gestionar la inscripción del préstamo en el Registro (1).

Para que el importe de la avería gruesa que corresponda satisfacer al buque en el último viaje tenga la preferencia indicada antes, será necesario:

1.º Que se haya procedido en la forma que establece el Código de Comercio, de la que hablaremos al ocuparnos de las averías.

2.º Que los gastos que se hayan hecho y los daños que se hayan causado sean correspondientes á la avería gruesa.

3.º Que la justificación de la avería se haya efectuado siempre con intervención de la Autoridad judicial española, si fuere español el puerto de arribada ó el de descarga; y si fuere extra-

tán cuando tenga que contraer obligaciones por falta de fondos, y nota 1.ª

(1) Art. 83 ley Hipotecaria naval

jero, con intervención de la Autoridad consular; y si no existiese, ante la Autoridad local. El resultado se anotará en la certificación de inscripción de propiedad que debe llevar el capitán.

4.º Que la liquidación de la avería se haya efectuado con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio, y consignado su resultado en la misma certificación.

Si la liquidación se verifica en puerto español del domicilio del dador del préstamo, éste será citado para intervenir en la liquidación de la avería; pero su derecho quedará limitado en este caso á consignar su protesta cuando, á su juicio, no se hubiere procedido con arreglo á derecho. Si no consigna protesta alguna, se entiende que consiente la liquidación de la avería, y perderá todo derecho para impugnarla.

La anotación provisional de la justificación de la avería, lo mismo que la anotación provisional de su liquidación, surtirá todos sus efectos respecto á la preferencia mientras el buque no regrese al puerto de salida, siendo aplicables todas las disposiciones referentes á la inscripción en el Registro de que acabamos de hablar (1).

Para que el importe de los créditos refaccionarios contraídos por el capitán durante el último viaje tenga la preferencia establecida, será necesario:

1.º Que la reparación del buque se haya hecho en los casos de urgencia previstos por el Código de Comercio, y que el mismo establece (2).

2.º Que para hacer las reparaciones y contraer los créditos refaccionarios se haya procedido en la forma que establece el Código.

3.º Que se haya practicado la anotación provisional que ordena el mismo.

La anotación provisional surtirá todos los efectos respecto á la preferencia mientras el buque no regrese al puerto de salida, siendo aplicables todas las disposiciones de que hablamos referentes á la inscripción en el Registro.

Los créditos refaccionarios no comprendidos más arriba se

(1) Art. 34 ley Hipotecaria naval.

(2) Véase pág. 492, tomo I, la atribución 6.ª

regirán por las reglas establecidas para la anotación de los créditos refaccionarios (1).

En el caso de ser declarado en concurso el propietario de un buque, será de aplicación el Código civil á los créditos asegurados con hipoteca del mismo buque y los demás que tengan prelación sobre ellos, conforme á las disposiciones de esta ley.

Si fuese declarado en quiebra, se considerarán comprendidos dichos créditos y tendrán la prelación establecida por el Código de Comercio para los acreedores de la segunda sección (2).

Necesidad de la inscripción en el Registro para gozar del derecho de preferencia que concede la ley sobre la hipoteca naval.— Ningún crédito, hecha excepción de los que tienen preferencia sin inscripción, de que hablamos antes, podrán tenerla sobre la hipoteca naval, si no está inscrito en el Registro mercantil correspondiente.

Los actos ó contratos relativos á una nave que, según las disposiciones del Código de Comercio y de esta ley, son inscribibles en el Registro mercantil, no surtirán efecto en cuanto á tercero sino desde la fecha de su inscripción, salvo lo dispuesto al hablar del orden de prelación entre los acreedores (3).

Fecha de la inscripción.—Se considerará como fecha de la inscripción, para todos los efectos que ésta deba producir, la fecha del asiento de presentación, que deberá constar en la inscripción misma (4).

Forma de determinar la preferencia entre varias inscripciones.— Para determinar la preferencia entre dos ó más inscripciones de una misma fecha relativas á una misma nave, se atenderá á la hora de presentación en el Registro de los títulos respectivos (5).

Modo de hacer efectivo el crédito garantido con hipoteca.— Vencido y no pagado el préstamo hipotecario, ó cualquiera fracción de él ó sus intereses, el acreedor requerirá al deudor para que satisfaga su crédito, ya judicialmente ó por Notario, Agente de

(1) Art. 35 ley Hipotecaria naval.

(2) Véase pág. 778, tomo I

(3) Art. 36 ley Hipotecaria naval.

(4) Art. 37 ley Hipotecaria naval.

(5) Art. 38 ley Hipotecaria naval.

Bolsa ó Cambio, Corredor ó Intérprete de buque, en el lugar del domicilio señalado ó elegido para este efecto al contratar el préstamo. Si el deudor hubiese cambiado de domicilio, el requerimiento se hará en el lugar que hubiese señalado, si lo hubiera puesto en conocimiento del acreedor.

Si hubiere cambiado de domicilio y no se hallase en el último designado, el requerimiento se hará en éste, entendiéndose con los dependientes, si los tuviere; en defecto de éstos, con su mujer, hijos ó criados, y, en su defecto, con un vecino con casa abierta, á quienes entregará copia del requerimiento (1).

Requerido el deudor en cualquiera de las formas que acabamos de indicar, si no satisficiera íntegramente su deuda en el término de tercer día, el acreedor podrá reclamar del Juez competente el pago de las cantidades adeudadas y el embargo de la nave ó naves hipotecadas (2).

Cerciorado el Juez de la legalidad de la deuda por la presentación del documento en que se contrajo el préstamo, siempre que apareciese inscrito en el Registro, y de la falta de pago por la presentación del acta de requerimiento, acordará el embargo y mandará se proceda á la venta del buque ó buques hipotecados, por los trámites establecidos por la ley de Enjuiciamiento civil para la vía de apremio respecto á bienes inmuebles, si la causa que motiva la petición del acreedor fuese el vencimiento del plazo estipulado para la devolución del capital ó pago de intereses.

Si se fundase en la quiebra ó concurso, para declarar el embargo y la venta será necesario que se presente testimonio de la ejecutoria en que conste la declaración de la quiebra ó concurso.

Si fuere por deterioro, certificación expedida por la Autoridad competente, en virtud del reconocimiento que establece el Código de Comercio, de que el buque está inutilado para navegar.

Si fuere por enajenación, testimonio auténtico de la escritura de venta de la nave ó naves á súbdito extranjero, inscrito en el Registro de la propiedad correspondiente (3).

Cuando la causa que motiva la petición del acreedor sea, ya el incumplimiento de las condiciones pactadas como resolutorias del préstamo, ya la pérdida de cualquiera de los buques hipote-

(1) Art. 41 ley Hipotecaria naval.

(2) Art. 42 ley Hipotecaria naval.

(3) Art. 43 ley Hipotecaria naval.

cados, ó cuando se trate de quiebra ó concurso, deterioro ó venta á un extranjero, y no acompañe los documentos que en sus respectivos casos marca el artículo anterior, se procederá con arreglo á los trámites establecidos por la ley de Enjuiciamiento civil para los incidentes; pero la sentencia se ejecutará por los que ordena la misma ley para el procedimiento de apremio respecto á bienes inmuebles (1).

No obstante lo dicho respecto del embargo del buque, no se llevará á efecto éste cuando al tiempo de efectuarse se hallare cargado y dispuesto para hacerse á la mar, si cualquiera interesado en la expedición diere fianza que el Juez estime suficiente de que regresará dentro del plazo fijado en la patente, y obligándose, caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda. Pero siempre se requerirá al capitán ó dueño del barco, ó su representante, á que, concluido el viaje para que fué despachado, regresará al puerto, llevándose entonces á efecto el embargo.

Tanto el embargo como el requerimiento se anotarán en el Registro mercantil y en la certificación de propiedad que debe llevar á bordo el capitán (2).

Cuando en el contrato de préstamo se haya así pactado, se tomará como tipo para la primera subasta el que se hubiere dado á la nave, si lo pidiere el acreedor. Si no lo solicitase, el precio se fijará por peritos en la forma que establece la ley de Enjuiciamiento civil (3).

Si se trata de un buque en construcción, después del trámite de embargo, podrá, á voluntad del acreedor hipotecario, ó procederse á la venta en pública subasta de lo construído, ó bien admitirlo en pago de su crédito por el precio que fijen peritos nombrados con arreglo á lo que dispone la ley de Enjuiciamiento civil en la vía de apremio.

Si el valor de lo construído resultase inferior al crédito, en lo que falte se considerará como meramente personal. Si el precio de la nave fuese superior, el acreedor tendrá que consignar el exceso dentro del tercer día, á contar desde que se hizo la adjudicación (4).

(1) Art. 44 ley Hipotecaria naval.

(2) Art. 45 ley Hipotecaria naval.

(3) Art. 46 ley Hipotecaria naval.

(4) Art. 47 ley Hipotecaria naval.

Será Juez competente para conocer de la demanda en que se ejerciten acciones derivadas del derecho de hipoteca naval, á elección del actor, salvo el caso de sumisión expresa ó tácita:

- 1.º El del lugar en que se hubiere celebrado el acto ó contrato en que se constituyó la hipoteca.
- 2.º El del puerto en que haya entrado el buque hipotecado.
- 3.º El del domicilio del demandado.
- 4.º El del lugar en que radique el Registro en que fué inscrita la hipoteca (1).

Cancelación de la hipoteca.—Las inscripciones de la hipoteca naval sólo pueden ser canceladas:

- 1.º Por consentimiento del acreedor hipotecario ó de sus causahabientes, hecho constar por escritura pública ó acta notarial, póliza de Agente de Bolsa, Corredor ó Intérprete de buques, ó por comparencia personal del acreedor ó de su apoderado ante el Registrador, dando éste fe de conocimiento del interesado.
- 2.º Por auto ó sentencia firme.

Las anotaciones preventivas de derecho litigioso serán canceladas cuando por resolución firme queden desestimadas ó sin curso las demandas que las hubieren ocasionado. Declarado ejecutoriamente el derecho, la anotación será convertida en inscripción, y ésta surtirá sus efectos desde la fecha de aquélla. Toda anotación preventiva, toda inscripción en que sea convertida y toda cancelación que se efectúe en el Registro, se hará constar tan pronto como sea posible en el certificado de inscripción de propiedad que debe llevar á bordo el capitán.

En el asiento de cancelación constará necesariamente la hora, día, mes y año en que se ha efectuado, y el acto ó contrato en virtud del que se ha hecho (2).

Prescripción de la acción hipotecaria.—La acción hipotecaria naval prescribe á los diez años, contados desde que puede ejercitarse, conforme á las disposiciones de esta ley (3).

Del Registro naval.—Respecto del Registro, la ley dispone que entretanto el Gobierno dicta los reglamentos necesarios para la

1 Art. 48 ley Hipotecaria naval.
2 Art. 50 ley Hipotecaria naval.
3) Art. 49 ley Hipotecaria naval.

ejecución de la referida ley, los registradores se atenderán, en cuanto á la manera de llevar los registros, publicidad de los mismos y tarifa de sus operaciones, á lo establecido en esta ley, y á la vez á lo dispuesto en el reglamento interino de 21 de Diciembre de 1885, en cuanto no se oponga á los preceptos de la misma. Serán aplicables los derechos del número 7.º de las tarifas autorizadas por dicho reglamento á las inscripciones de constitución y cancelación de las hipotecas, y la de los números 9.º y 10, á las transcripciones de una inscripción anterior y notas que se pongan respectivamente en los libros de Registro y en los certificados de los buques.

Los registradores consignarán siempre al pie de su firma el importe de sus derechos y el artículo ó artículos del Arancel que los determinen (1).

ARTÍCULO 2.º

Reglas especiales por las que han de regirse las sociedades que se propongan prestar con garantía de naves.—Las compañías de crédito que se establezcan después de la promulgación de la presente ley, que se propongan, sea con objeto especial y exclusivo, sea como una de sus operaciones, la de prestar con garantía de naves, podrán emitir cédulas ú obligaciones de crédito naval.

Las compañías de crédito existentes al tiempo de empezar á regir esta ley que tengan señalada entre las operaciones á que puedan dedicarse la de prestar sobre buques, conforme á lo ordenado en el Código de Comercio, no podrán efectuar emisión alguna de obligaciones ó cédulas de crédito naval sin modificar al efecto sus estatutos, previos los procedimientos y requisitos en los mismos establecidos, y sin que preceda la inscripción de nuevo pacto en el Registro mercantil, con arreglo á lo que ordena el Código de Comercio en su art. 25 (2).

Las obligaciones ó cédulas de crédito naval que emitan las compañías autorizadas para ello, serán nominativas ó al portador, con amortización ó sin ella, y con lotes reembolsables en épocas fijas ó por vía de sorteo, con ó sin premio.

El capital nominal de estas obligaciones y el importe de la

(1) Art. 52 ley Hipotecaria naval.

(2) Art. 1.º adicional ley Hipotecaria naval.

premios, si los hubiere, que estén en circulación, no excederá del importe del capital de los préstamos contratados.

Cuando en virtud de la amortización, ó por cualquier otra causa, los acreedores hipotecarios reembolsasen todo ó parte de sus préstamos, se amortizará una suma igual de obligaciones que estén en circulación, á no ser que en el intermedio se hubieran celebrado otros contratos de préstamo por una suma igual ó mayor (1).

Conclusión.—Para terminar, diremos que sin perjuicio de que el orden en que deben ser consultadas las fuentes del Derecho mercantil es el fijado en el Código de Comercio (art. 2.º), que establece que los actos mercantiles, sean ó no comerciantes los que los ejecutan, se regirán en primer término por las disposiciones del Código, en segundo lugar por los usos y prácticas comerciales de cada plaza, y en tercer lugar por el Derecho común, la ley Hipotecaria debe considerarse, en armonía con estos principios, como supletoria de la hipoteca naval, pues esto se sobrentiende, aun cuando nada diga ésta.

Los Códigos portugués (art. 585) y argentino (art. 1.367) declaran expresamente que serán de aplicación las disposiciones de la legislación común, como su natural complemento.

Jurisprudencia de este capítulo (2)

Sentencia de 22 de Noviembre de 1876. — (Cour de Aix.) — La hipoteca constituida sobre un buque extranjero en el país, y conforme á la ley de su nacionalidad, no produce efecto en la distribución del precio de este buque embargado y vendido en un puerto francés, á no ser que se haga la inscripción en Francia, con arreglo á lo exigido en la ley.

Sentencia de 25 de Marzo de 1879. — (Cour de Rennes.) — La hipoteca marítima convencional puede ser constituida, no sólo sobre el conjunto del buque, sino aun sobre una porción indivisa del mismo.

(1) Art. 2.º adicional ley Hipotecaria naval.

(2) Hemos creído conveniente dar á conocer algunas de las decisiones más importantes de los Tribunales extranjeros, ya que entre nosotros aun no existen, porque pueden ser de gran utilidad práctica, con tanta más razón cuanto que entre la ley española y las extranjeras no existen diferencias sustanciales.

Sentencia de 21 de Enero de 1881. — (*Sandoverret de Copenhague.*) — El acreedor hipotecario que en el momento de constituirse la hipoteca tiene conocimiento de la afectación del buque á otros acreedores, cuyos títulos no han sido sometidos á la formalidad de la transcripción judicial, pasa después de estos acreedores, como si los títulos de estos últimos hubieren sido transcritos.

Sentencia de 4 de Julio de 1885. — (*Tribunal de Comercio de Nantes.*) — El acreedor hipotecario puede, por aplicación del Código civil, exigir su reembolso, si el buque hipotecado en garantía de su crédito sufre por vejez deterioros que hacen la garantía insuficiente para su seguridad, y si el deudor no ofrece otra garantía seria y aceptable.

Sentencia de 31 de Marzo de 1886. — (*Cour de Cassatiu Franc.*) — No estando autorizado el acreedor hipotecario á hacer vender, después del embargo, la totalidad del buque, sino cuando le está hipotecado en más de la mitad de su valor, los acreedores aun quirografarios no pueden embargar y vender la totalidad del buque indiviso sino cuando la parte de su deudor pasa de la mitad del valor total del buque.

Sentencia de 23 de Noviembre de 1886. — (*Del Tribunal de Comercio de Marsella, confirmada por la Cour de Appel de Aix en 25 de Septiembre de 1889.*) — La disposición legal que declara nula toda venta á un extranjero de una nave hipotecada, no se aplica á una asociación en participación contraída con un extranjero para la explotación de un servicio oficial y público de navegación concedido por el Gobierno.

Una compañía de navegación que ha tomado un préstamo sobre hipoteca marítima, no disminuye las seguridades prometidas á un acreedor destinando los buques en mares lejanos á servicios gubernamentales extranjeros, cuando los estatutos de esta compañía le asignan por objeto la explotación de estas concesiones, sea del Gobierno francés, sea de otros extranjeros.

Sentencia de 6 de Noviembre de 1893. — (*Cour de Cassatiu Franc.*) — Teniendo por objeto el embargo de un buque, cuando ha sido debidamente anotado en el Registro, servir de obstáculo á toda concesión de derechos reales sobre un acreedor con exclusión de los otros á la hipoteca marítima, aun contraída antes del embargo, pero inscrita después de éste en el Registro, no podrá crear ningún derecho con perjuicio del acreedor embargante.

El embargo de inmuebles y el de buques tienen caracteres diferentes y están sujetos á reglas distintas, no siendo aplicables, por tanto, á los buques los preceptos del derecho civil que permiten la inscripción de hipoteca sobre un inmueble durante el procedimiento ejecutivo.

El embargo del buque es la única medida organizada por la ley para asegurar á los acreedores quirografarios la conservación de sus derechos.

La hipoteca convencional no tiene existencia, con relación á terceras personas, sino por el hecho de su inscripción.

CAPÍTULO X (1)

De los contratos auxiliares.

(Continuación.)

C. Contratos que tienen por objeto vencer el obstáculo del tiempo.

A. DEL CONTRATO DE DEPÓSITO.

SUMARIO — Artículo 1.º Concepto del contrato de depósito — Origen racional é histórico. — Naturaleza económica y jurídica. — Cuándo tiene la consideración de mercantil — *Sistemas legislativos.* — A *Sistema español de 1829* — B *Sistema argentino.* — C. *Sistema portugués* — Crítica. — Clases de depósito (*voluntario y necesario*). — Perfección del contrato. — Efectos — Obligaciones del depositario. — Obligaciones del deponente. — Depósito necesario. — Jurisprudencia de este capítulo.

ARTÍCULO 1.º

CONCEPTO DEL CONTRATO DE DEPÓSITO

El depósito es un contrato en virtud del cual una persona entrega á otra alguna cosa ó efecto, obligándose el que la recibe á su conservación y custodia, y á devolverla cuando se le reclame.

El que da la cosa se llama *deponente*, y el que la recibe, *depositario*.

Origen racional é histórico.— El depósito ha sido conocido en todos tiempos y lugares, y regulado por las leyes de todos los pueblos, lo cual no es extraño, porque se origina de los sentimientos de solidaridad y fraternidad humanas.

(1) Bibliografía. — TROPLONG, *Du depôt.* — COHN, *Das Depositengeschäft* — PONT, *Des petits contrats* — VIVANTE, *Il deposito nei magazzini generali.* — SERAFINI, *Del deposito irregolare* — BOLAFFIO, *Il deposito.* — MÜHLHAUSEN, *Umfang und Geltung des Depositum irregulare.*

Este contrato siempre fué sometido también á reglas estrechas, castigándose con severas penas y estimando como malvados é indignos de ser considerados como hombres los que faltaban á la fidelidad del depósito.

En Roma se registran treinta y cuatro leyes en el Digesto, y en las Repúblicas italianas de la Edad Media varios Estatutos regulan el depósito, todo lo cual prueba la importancia que le mereció y las muchas aplicaciones que de él hicieron en el ejercicio del comercio.

Naturaleza económica y jurídica.—Desde el punto de vista económico, este contrato es de gran utilidad para el comerciante, tanto porque evita la pérdida ó menoscabo de los productos, como porque remueve los obstáculos que entorpecen la celebración de determinadas operaciones, ya, en fin, porque facilita el mayor movimiento y aumento de precio de las mercancías, como vimos hacían los docks, institución que es una evolución progresiva del depósito.

Desde el punto de vista jurídico, es un contrato auxiliar que vence el obstáculo del tiempo; real, porque se perfecciona con la entrega de la cosa, y unilateral ó bilateral, según sea ó no retribuido.

Cuándo tiene la consideración de mercantil.—Aun cuando el depósito es por su naturaleza gratuito, y en este sentido está fuera de la esfera del Derecho mercantil, cabe hacer de él un acto comercial, desde el momento en que el depositario hace motivo de especulación las cosas ó dinero que recibe en depósito, bien exigiendo una retribución por la custodia de las primeras, bien dedicando el segundo á otras operaciones, en vez de limitarse á custodiarlo.

Al Código, teniendo en cuenta estos principios, no le ha ofrecido inconveniente regular como mercantil el contrato de depósito, si bien exigiendo ciertas circunstancias para que pueda tener esta consideración (1).

Para que el depósito sea mercantil se requiere:

- 1.º Que el depositario, al menos, sea comerciante.
- 2.º Que las cosas depositadas sean objetos de comercio.

(1) El Código italiano solo se ocupa del depósito de mercaderías y generos en los almacenes generales.

3.º Que el depósito constituya por sí una operación mercantil, ó se haga como causa ó á consecuencia de operaciones mercantiles (1).

El Sr. Benito entiende que, con arreglo á este precepto, no es posible pueda ser considerado como mercantil el depósito constituido por un comerciante de objetos de comercio en quien no tenga esta cualidad, puesto que falta una de las circunstancias enumeradas. Aun cuando en realidad esta interpretación es la que se amolda más á la letra del Código, entendemos que está contra su espíritu y el que presidió á su formación de ver en los actos comerciales más que nada su aspecto objetivo.

Entendemos, pues, que no podrá haber Tribunal que dude en declarar mercantil el depósito á que hemos hecho referencia.

Sistemas legislativos.

A. Sistema español de 1829. — Con arreglo al Código español de 1829 (art. 404), y en la actualidad á los de Guatemala (art. 388), Costa Rica (art. 351), Ecuador (art. 517), Uruguay (art. 721) y Bolivia (art. 342), para que el depósito sea mercantil es indispensable que deponente y depositario sean comerciantes, que las cosas depositadas sean objeto de comercio y que se celebre á consecuencia de alguna operación que tenga el mismo concepto.

B. Sistema argentino. — Conforme al Código argentino (art. 572) y brasileño (art. 280), sólo se considerará mercantil el depósito que se haga con un comerciante ó por cuenta de un comerciante, y que tenga por objeto ó nazca de un acto de comercio.

C. Sistema portugués. — Los Códigos de México (art. 332) y Portugal (art. 403) declaran que se estima mercantil el depósito

(1) Art. 303 Cód. esp.

Según la vigente ley del Timbre de 1.º de Enero de 1906, llevarán timbre especial móvil de 10 céntimos de peseta, clase 16.ª, los resguardos de entrega de cantidad por cuenta corriente y los talones al portador contra dicha cuenta (art. 142), é igualmente, según el art. 157, los resguardos de depósito en metálico con interés y los de títulos, valores, efectos ó documentos que devenguen interés á que se refiere el art. 308 del Código de Comercio, quedan sujetos al timbre gradual. — Los que se den por depósitos de alhajas y efectos análogos, satisfagan ó no premio de custodia, llevarán timbre de 2 pesetas, clase 11.ª (Art. 182, número 2.º)

si las cosas depositadas son objeto de comercio, ó si se hace á consecuencia de una operación mercantil.

Critica.—De las consideraciones anteriores se comprenderá fácilmente que la fórmula más científica, y la que evita las dificultades que dijimos podía presentar en la práctica el precepto de nuestro Código, es la del sistema portugués, que es el que califica con más exactitud este contrato.

Clases de depósito.—El depósito se divide, como es sabido, en *voluntario y necesario*, y el primero, en *regular é irregular*.

El voluntario, como su mismo nombre indica, tiene lugar por convenio de las partes, y se llama regular cuando consiste en cosas no fungibles ó fungibles, si es que se especifican y determinan de una manera que no puedan confundirse, debiendo devolverse en la misma forma en que se entregan; é irregular, si se deposita dinero ó cosas que puedan consumirse con facultad de usarlas.

Necesario es el constituido por la ley ó las circunstancias, que obligan á depositar los efectos en lugar ó persona determinada, ó en la primera que se presenta.

El voluntario regular se asemeja tanto á la comisión y al arrendamiento de servicios, que algunos tratadistas entienden que tiene, según los casos, uno ú otro carácter, por lo que no existe un verdadero contrato de depósito mercantil. Aunque esto no deja de ser cierto, cabe, sin embargo, distinción, puesto que en el depósito, los caracteres esenciales que le distinguen consisten en la custodia de los efectos depositados y en que no puede disponer de ellos el depositario, caracteres con los cuales puede muy bien existir un acto mercantil.

Perfección del contrato.—Este contrato, como real, queda constituido, con arreglo al Código, mediante la entrega al depositario de la cosa que constituya su objeto (1).

Efectos de este contrato. Obligaciones del depositario.—Las obligaciones del depositario pueden reducirse á dos, á saber: cuidar de la cosa, conservándola con la debida diligencia, y restituirla cuando se le pida con sus aumentos, si los tuviere.

Respecto de este punto, el Código establece que el depositario

(1) Art. 305 Cód. esp.

está obligado á conservar la cosa objeto del depósito según la reciba, y á devolverla con sus aumentos, si los tuviere, cuando el depositante se la pida.

En la conservación del depósito, responderá el depositario de los menoscabos, daños y perjuicios que las cosas depositadas sufrieren por su malicia ó negligencia, y también de los que provengan de la naturaleza ó vicio de las cosas, si en estos casos no hizo por su parte lo necesario para evitarlos ó remediarlos, dando aviso de ellos además al depositante inmediatamente que se manifestaren (1).

Cuando los depósitos sean de numerario, con especificación de las monedas que los constituyan, ó cuando se entreguen sellados ó cerrados, los aumentos ó bajas que su valor experimente serán de cuenta del depositante.

Los riesgos de dichos depósitos correrán á cargo del depositario, siendo de cuenta del mismo los daños que sufrieren, á no probar que ocurrieron por fuerza mayor ó caso fortuito insuperable.

Cuando los depósitos de numerario se constituyeren sin especificación de monedas ó sin cerrar ó sellar, el depositario responderá de su conservación y riesgos, en los términos establecidos más arriba (2).

Los depositarios de títulos, valores, efectos ó documentos que devenguen interés, quedan obligados á realizar el cobro de éstos en las épocas de sus vencimientos, así como también á practicar cuantos actos sean necesarios para que los efectos depositados conserven el valor y los derechos que les correspondan con arreglo á las disposiciones legales (3).

Conforme á lo que dijimos de ser característico en el depósito el no uso de las cosas depositadas, el Código dispone que siempre que con asentimiento del depositante dispusiere el depositario de las cosas que fueren objeto de depósito, ya para sí ó sus negocios, ya para operaciones que aquel le encomendare, cesa-

(1) Art. 306 Cód. esp.

(2) Art. 307 Cód. esp.

(3) Art. 308 Cód. esp.

Todos estos documentos están sujetos al timbro gradual, cuya base será el valor efectivo de los mismos en el día del depósito, según la última cotización que hayan tenido, siguiendo la escala de dicho artículo. (Art. 187, ley del Timbre vigente.)

rán los derechos y obligaciones propios del depositante y depositario, y se observarán las reglas y disposiciones aplicables al préstamo mercantil, á la comisión ó al contrato que en sustitución del depósito hubieren celebrado (1).

Esto no obstante, los depósitos verificados en los Bancos, en los almacenes generales, en las sociedades de crédito ó en otras cualesquiera compañías, se regirán en primer lugar por los estatutos de las mismas; en segundo, por las prescripciones de este Código, y, últimamente, por las reglas del Derecho común, que son aplicables á todos los depósitos (2).

Obligaciones del deponente. — Tendrá la obligación de satisfacer una retribución al depositario, á no mediar pacto expreso en contrario.

Si las partes contratantes no hubieren fijado la cuota de la retribución, se regulará según los usos de la plaza en que el depósito se hubiere constituido (3).

Depósito necesario.—El depósito necesario puede ser *legal, judicial y miserable.*

Legal es el constituido, en locales destinados al objeto, aduanas, puertos ú otros establecimientos, de géneros ó efectos que van de tránsito ó están sujetos al pago de algún impuesto, mientras esto no se realiza; judicial, el acordado por los Tribunales de oficio ó á instancia de parte; y miserable, cuando á consecuencia de un peligro inminente se constituye el depósito en la primer persona ó primer lugar que se presenta (4).

(1) Art. 309 Cód. esp.

(2) Art. 310 Cód. esp.

(3) Art. 304 Cod. esp.

(4) Entre los depósitos legales están los de comercio establecidos con arreglo á las Ordenanzas vigentes de Aduanas de 15 de Octubre de 1894.

Creemos de utilidad citar los preceptos más importantes de la misma, siquiera sea por nota, ya que los límites de nuestra obra impiden tratar esta materia con mayor extensión.

Son depósitos de comercio los almacenes en donde pueden conservarse, sin satisfacer los derechos de Arancel y los impuestos especiales ó equivalentes al de consumos, las mercancías extranjeras y las coloniales que no estén exceptuadas de ellos.

Los depósitos se establecerán en los puntos donde haya Aduanas de

Jurisprudencia de este capítulo.

Sentencia de 7 de Diciembre de 1871.— El depositario de una cosa debe responder de ella conforme á los pactos lícitos que se hubiesen

primera clase y que el Gobierno estime conveniente designar, atendidas las necesidades del comercio.

Los trámites al efecto serán los mismos prescritos para la creación de Aduanas de primera clase.

El comercio que solicite el establecimiento de un depósito consignará en la Caja de la provincia respectiva la cantidad de 10.000 pesetas para sufragar el déficit que pudieran ofrecer los gastos del mismo; y se comprometerá además, por medio de escritura pública, á pagar en el plazo minimum de responsabilidad, que será de cuatro años desde el día en que se acordare la supresión del depósito, cualquiera otra suma que resultase en descubierto, superior á la cantidad referida.

Los depósitos que existen actualmente son los de Barcelona, Cádiz, Mahón y Málaga. (Art. 4.º)

Las mercancías admitidas á depósito están bajo la salvaguardia de las leyes, y nunca se usará con ellas de represalias, ni aun en el caso de guerra con los países de que sean naturales sus dueños, remitentes ó consignatarios.

Tampoco podrán en ningún tiempo, ni bajo pretexto alguno, mientras las mercancías no se destinen al consumo, ser objeto de imposición de ninguna clase en beneficio del Estado, de la Provincia ó del Municipio, excepto los derechos que por el concepto de depósito estén obligados á pagar. (Art. 5.º)

La administración de los depósitos corresponde al Estado, que satisfará todos los gastos sin intervención alguna del comercio; y la ejercerá por medio del Cuerpo de Aduanas, siendo jefe de aquellos almacenes el administrador de la Aduana respectiva.

Si la Hacienda contratara la administración de algún depósito, establecerá en él la intervención necesaria para asegurar debidamente los intereses públicos.

En cada caso, y según la importancia del depósito, se aumentará el personal de los funcionarios de la Aduana donde exista, con arreglo á lo que exija el servicio. (Art. 6.º)

Los particulares, ó las compañías que se constituyan con arreglo á las leyes, para establecer almacenes generales, bajo cualquiera denominación, en beneficio del comercio, se dirigirán al Ministro de Hacienda, á fin de que éste, previo expediente sobre su conveniencia, resuelva y dicte, en el caso de otorgar la concesión, las medidas á que dichas compañías hayan de someterse.

Queda absolutamente prohibida la instalación y el otorgamiento de premios para crear depósitos. Los almacenes flotantes de carbón se sujetarán á las reglas que se determinan (Art. 7.º)

estipulado por los interesados, y en su defecto, con arreglo á las obligaciones propias de la naturaleza del contrato.

En el art. 407 del Código de Comercio, equivalente hoy al 306, se determina que las obligaciones del depositante y depositario son las mismas que se prescriben con respecto á los comitentes y comisionistas en el 146 del mismo Código; que el comisionista es responsable de la conservación de los efectos en los términos que los recibió, cesando esta responsabilidad cuando la destrucción ó menoscabo que sobrevenga en ellos proceda de caso fortuito inevitable; y en el 150, que si por culpa del comisionista pereciesen ó se destruyesen los efectos que le estuvieren encaigados, abonará al propietario el perjuicio que le hubiese irrogado. (Este segundo considerando no parece tendrá aplicación en la actualidad.)

Sentencia de 1 de Marzo de 1881.—Con arreglo á lo dispuesto en el art. 404 del Código de Comercio, no puede ser calificado de mercantil un depósito, si resulta que el deponente no tiene la calidad de comerciante, y además que no tuvo lugar á consecuencia de una operación mercantil; y por ello no debe regirse en sus efectos por las disposiciones de aquel Código, ni le son aplicables en su consecuencia.

Sentencia de 9 de Julio de 1889.—El que recibe en depósito cosas que no se pueden contar, como billetes del Banco Español de la Habana, tiene obligación de devolver las mismas ú otras tantas y tales, y si esto no fuese posible, su precio, según valiesen al tiempo en que debio devolverlas, con arreglo á las leyes 2.ª, tit. 3.º, y 2.ª y 8.ª, tit. 1.º, Partida 5.ª, con cuya doctrina se hallan también conformes los arts. 408 y 392 del Código de Comercio de 1829, y 309 y 312 del vigente en la actualidad.

Cuando los billetes del Banco han bajado de precio, no existe enriquecimiento torticero en el depositario al devolver la cosa depositada, puesto que el mismo perjuicio habria sufrido el deponente si hubiera tenido en su poder los billetes que habiendo estado á su orden ó á la de su causante todo el tiempo transcurrido hasta llegar á dicho demérito.

Sentencia de 27 de Febrero de 1897.—La observancia de los trámites establecidos para la devolucion de los depósitos en los artículos del Reglamento del Banco de España no exime al mismo Banco de la responsabilidad en que incurre todo depositario que sin justa causa entrega las cosas depositadas á una tercera persona distinta del depositante, porque esa observancia por sí sola no implica de un modo necesario el hecho de que los empleados á cuyo cargo corre el servicio de las devoluciones obrasen con la debida diligencia en defensa del depósito al llevar cada uno de los trámites, y señaladamente al reconocer en el tercero personalidad bastante para obtener la devolución en perjuicio del depositante, máxime cuando en el cumplimiento de las obligaciones, que consisten en la entrega de cosa determinada, se presume que la pérdida de lo debido sobreviene por negligencia del dador, salvo prueba en contrario.

Sentencia de 27 de Marzo de 1901.—Según los artículos 1.767 y 1.768 del Código civil, y el 309 del Código de Comercio, cesan los dere-

chos y obligaciones del depositante y depositario solamente cuando éste hubiese sido autorizado para servirse de la cosa depositada, en cuyo caso se convierte el depósito en préstamo ó comodato.

Sentencia de 8 de Julio de 1903 — No es dudoso que ofrece todos los caracteres de una extraordinaria violencia el hecho de que gentes amotinadas y en actitud tumultuaria abran las puertas de un depósito de mercancías y se lleven éstas con fuerza que impide atribuir á negligencia, simple imprudencia y menos aún á dolo, por parte del encargado del depósito, la realización de tal atentado, si aquél avisó previamente del mismo á la Autoridad local.

Sentencia de 27 de Abril de 1906 — Como cuestión íntimamente relacionada con la materia de las obligaciones impuestas en los artículos 1.101 á 1.104 del Código civil á los que incurren en culpa, dolo ó negligencia, es evidente que sería preciso que las disposiciones de los Estatutos y Reglamentos del Banco de España fuesen tan claras y terminantes, al establecer las formalidades concreta y taxativamente exigidas para la devolución de los depósitos, que excluyeran ó hicieran improcedente el examinar, según los casos, si pudiera haber habido alguna negligencia al acordar la devolución de aquéllos.

Dados los términos genéricos de los artículos 321 del Reglamento de 27 de Febrero de 1897, 12 de los Estatutos de 10 de Diciembre de 1900 y 45 del Reglamento de 5 de Enero de 1901, no cabe sostener que no se puede estimar en cada caso el cumplimiento de los funcionarios del Banco al autorizar dichas devoluciones.

Tratándose de un depósito, si bien constituido por el propietario de la cosa, formalizado por medio de factura que, en virtud de encargo, firma distinta persona, por la razón de no saber hacerlo aquél, se impone en la previsión racional de todo buen padre de familia, con arreglo á los textos legales citados, la necesidad de extremar la diligencia para hacer constar la autenticidad de la supuesta firma en consecuencia con lo que el mencionado art. 321 del Reglamento de 27 de Febrero de 1897 prevé y consigna.

CAPÍTULO XI (1)

De los contratos auxiliares.

(Continuación.)

D. De los contratos que tienen por objeto vencer el obstáculo del espacio.

A. DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

SUMARIO. — Artículo 1.º Concepto del contrato de transporte. — Origen racional é histórico. — Su naturaleza económica y jurídica. — Personas que intervienen en este contrato. — Cuando tendrá la consideración de mercantil. — Sistemas legislativos. — Crítica. — Forma de celebrarse este contrato. — Carta de porte. — Sus requisitos. — Utilidad de la carta de porte. — Carácter legal de la carta de porte. — Efectos jurídicos de este contrato — Obligaciones del cargador. — Obligaciones del porteador — Averías. — Término para reclamar daños y averías. — Sistemas legislativos — Retardo. — Pérdida ó extravío de las mercaderías. — Infracciones legales. — Obligaciones subsidiarias del porteador. — Comisionistas de transportes y asentistas — Art. 2.º Del transporte de personas — Art. 3.º Del transporte por ferrocarriles. — Jurisprudencia de este capítulo.

ARTÍCULO 1.º

CONCEPTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Contrato de transporte es aquel en virtud del cual una persona ó empresa se obliga á trasladar de un punto á otro cosas, personas ó noticias por un precio determinado.

(1) Bibliografía. — DUVERDY, *Traité du contrat de transport*. — FOVILLE, *La transformation des voies de transport*. — FERRAND-GIRAUD, *Code des transports* — COTELIER, *Des dommages intérêts en matière de transports*. — MARCHESINI, *Del contratto di trasporto*. — GASCÁ, *Codice ferroviario*. — NANI, *Studi di diritto ferroviario, nell' Archivio Giuridico*. — LEVI, *Il contratto di trasporto secondo il Codice di Commercio*. — DE TULLIO, *Del contratto di trasporto*. — MANARA, *Il diritto ferroviario, nell' Archivio Giuridico*. — POUGET, *Du transport par*

Clases de transporte.—El transporte, por razón de su *objeto*, se divide en transporte de cosas, personas ó noticias, y por razón del *lugar*, en transporte por tierra y transporte por agua. En este último, con arreglo á los principios científicos, debiera distinguirse entre el que se hace por canales, lagos y ríos navegables, y el que se verifica por mar; pero en la actualidad, la mayoría de los tratadistas y todas las legislaciones, respetando la clasificación histórica de terrestre y marítimo, comprenden en el primero no sólo el que tiene lugar por tierra, sino también por canales, lagos y ríos navegables, y en el marítimo, el que se hace por mar.

Nosotros vamos á ocuparnos del de cosas y personas (terrestre y marítimo), que son los regulados por los Códigos de Comercio, haciendo caso omiso del de noticias, puesto que lo relativo al transporte postal y telegráfico está monopolizado por el Estado. Tampoco nos ocupamos del servicio telefónico, porque si bien aun no es objeto de monopolio por parte del Estado, se sujeta á reglas especiales referentes á la concesión, colocación, servicio oficial, etc., cuyo estudio no consideramos aquí pertinente.

Origen racional é histórico.—Si el comercio tiene por objeto la aproximación de los productos al consumidor, fácilmente se comprende que para ello necesitaba el comerciante trasladarlos á los lugares donde eran demandados, puesto que era frecuente no tuvieran éstos mucha salida en el lugar de la producción, ya por su abundancia, ya por considerarlos poco útiles; y como al mismo tiempo deseaban unos pueblos obtener los productos de otras regiones, el transporte se hizo absolutamente indispensable. Aunque en los primeros tiempos el mismo comerciante transporta sus mercancías recorriendo los puntos adonde extiende sus especulaciones, muy pronto, y por pedirlo así el desarrollo del comercio, hay quien exclusivamente se dedica al transporte, y

terre et par eau. — DUVERDY, *Traité du contrat de transport par terre en général, et spécialement par chemin de fer.* — SARRUT, *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer.* — SAX, *Die Verkehrsmittel in Volks und Staatswirtschaft.* — EGER, *Das Deutsche Franchetrecht* — SCHOLT, *Das Transportgeschäft, nebst Handbuch des Endemann.* — WESTERKAMP, *Die Haftpflicht.* — FASSA, *Responsabilità delle Compagnie ferroviarie relativamente alle persone.* — WEIBRICH, *Die Haftung wegen Körperverletzung und Fodtung eines Menschen*

he aquí cómo aparece el porteador; y si bien, según dijimos al hablar del progreso mercantil (1), el comerciante, dada la natural desconfianza que existía, no dejaba por esto de acompañar á sus mercancías, como esto le era muy perjudicial y molesto, tuvo que confiar al fin en el porteador, el que, obrando con independencia y de acuerdo con el que le encarga el transporte, quedan fijadas las condiciones y efectos del mismo, sometiéndose á las leyes que regulan la locación de obras ó servicios.

Naturaleza económica y jurídica.—Desde el punto de vista económico, el transporte es un contrato auxiliar tan indispensable, que no es extraño que ilustres economistas vean en él un acto fundamental del comercio, si bien, por las razones expuestas en otro sitio (2), entendemos que no están en lo cierto al sostener que no se concibe especulación comercial alguna sin que exista un transporte material de un lugar á otro, porque esta afirmación está contradicha por la Historia y por la realidad de los hechos, probándonos la primera que hubo un tiempo en que existió comercio sin transporte, y evidenciándonos la segunda cómo hoy mismo en todos los pueblos se realiza parte del comercio sin aquél.

Ahora bien: no por esto hemos de negar que el transporte, aun siendo auxiliar, es el contrato más importante desde el punto de vista económico, puesto que sin él las mercancías deberían necesariamente consumirse en el punto de su producción, siendo abandonadas á veces por su mucha abundancia, y sin él, ese movimiento febril y constante que produce el comercio, y que es la vida de los pueblos, quedaría reducido á su más mínima expresión.

El transporte asimismo, si no crea las cosas, contribuye de tal manera al aumento de valor de las existentes, que bien puede decirse, con los economistas, que es una industria de producción.

El transporte es además un poderoso elemento de civilización, porque estrecha las relaciones internacionales entre los pueblos, facilitando que puedan comunicarse recíprocamente sus adelantos. Por esta razón, hay que reconocer como una gran verdad la de que la cultura y prosperidad de un pueblo está en relación

(1) Véase pág. 44, tomo I.

(2) Pág. 40 y siguientes, tomo I.

directa de la extensión y perfeccionamiento de sus vías y medios de comunicación.

Desde el punto de vista jurídico hemos de decir que, si bien el contrato que nos ocupa recibe la denominación de transporte, esta es una palabra que está consagrada por los usos comerciales de todos los pueblos que por su importancia han hecho de él un contrato especial, pues las legislaciones civiles sólo consideran al transporte como una modalidad del contrato de locación de obras ó arrendamientos de servicios (1).

En cuanto á su naturaleza, es un contrato bilateral, porque nacen de él derechos y obligaciones recíprocos, y consensual, porque se perfecciona por el consentimiento, si bien desde cierto punto de vista es real, puesto que ciertas obligaciones derivadas del transporte, tales como la de la custodia y restitución de las mercancías, no pueden surgir sino con la entrega de éstas al porteador.

Algunos tratadistas hacen notar, con gran acierto, que este contrato tiene un carácter complejo, porque contribuyen á su formación la locación de industria ó arrendamiento de servicios, la locación de cosas, ó sea el arrendamiento de cosas muebles ó semovientes, y el depósito cuando el objeto del transporte es una cosa.

Los Códigos de Honduras (art. 166) y Chile (art. 167) dicen que el transporte participa de la naturaleza del arrendamiento de servicios y de depósito.

(1) Nuestro Código civil se ocupa de los transportes por agua y tierra tanto de personas como de cosas, en la sección 3.ª, cap. 3.º, tít. 6.º, que dedica al contrato de arrendamiento.

He aquí sus disposiciones, que citamos sólo para que se vea su poca importancia.

Los conductores de efectos por tierra ó por agua están sujetos, en cuanto á la guarda y conservación de las cosas que se les confían, á las mismas obligaciones del depositario de los efectos introducidos por los viajeros en las fondas y mesones, sin perjuicio de lo que respecta á transporte por mar y tierra estableco el Código de Comercio. (Art. 1.601 Código civil.)

Responden igualmente los conductores de la pérdida y de las averías de las cosas que reciben, á no ser que prueben que la pérdida ó la avería ha provenido de caso fortuito ó de fuerza mayor. (Art. 1.602 Código civil.)

Personas que intervienen en este contrato. — El número de personas es distinto, según se trate de transporte de personas, de cosas ó de noticias; pero siempre hay dos personas cuya intervención es obligada, á saber: el *remitente* (*expedidor ó cargador*), que es la que da nacimiento al contrato, obligándose á hacer la entrega de las cosas ó noticias que han de transportarse, ó á presentarse, bien ella misma, ó la persona ó personas convenidas, cuando el transporte sea de personas; y el *porteador ó conductor*, que es el que se obliga á la traslación de las personas, cosas ó noticias de un punto á otro.

En el transporte de personas son dos de ordinario las que intervienen: el remitente, que es á su vez la persona transportada, y el porteador; pero pueden ser tres, cuando el que suscribe el contrato no es la persona que ha de ser transportada, como ocurre en los transportes de tropas.

En el transporte de cosas son tres de ordinario: el *remitente*, el *porteador* y el *consignatario*, ó sea la persona á quien el porteador ha de hacer entrega de las cosas transportadas.

También pueden ser dos, porque si el remitente se traslada al mismo tiempo que las cosas, remitente y consignatario pueden confundirse.

En el transporte de noticias pueden ser dos ó tres, como en el de cosas; pero hay una clase de transportes en que es forzoso que sean tres las personas que en él intervengan, si el servicio se ha de hacer en condiciones adecuadas, y es el telégrafo. Estas personas son el remitente, el porteador y el consignatario (1).

(1) Con arreglo á las Ordenanzas de Aduanas vigentes, se entiendo por *consignatario* para los efectos de las mismas la persona á cuyo nombre se encuentra dirigido un buque ó su cargamento. Hay, por lo tanto, *consignatarios de buques* y *consignatarios de mercancías*.

Se considera *consignatario de un buque* la persona que el capitán designe ó conste en la documentación, con arreglo á los conocimientos de embarque, cuando éstos se expidan á persona determinada, ó el último á cuyo favor se haya hecho el endoso, cuando vengan á la orden.

Para ser *consignatario de barco de vapor ó de vela* será necesario estar inscrito bajo el concepto correspondiente en la matrícula de la contribución industrial y de comercio, pudiendo también serlo los comerciantes que á la vez se hallen matriculados como navieros, en cuanto á los buques y cargamentos de su propiedad.

Pueden ser *consignatarios de mercancías*:

Aun cuando el transporte constituye una obligación de *hacer*, no será distinto el contrato porque el que se compromete á

1.º Los *consignatarios de buques* para aquéllas que estos mismos conduzcan ó transporten.

2.º Los *comerciantes* que, además de recibir, comprar y vender exclusivamente al por mayor cualquiera clase de mercancías, las remitan por su cuenta; y los *industriales* matriculados, para aquellas mercancías que reciban con destino á su propio comercio é industria.

3.º Los *comisionistas* dedicados únicamente á operaciones llamadas de *tránsito*, ó sea en recibir y expedir géneros, frutos ó efectos, por encargo ó cuenta ajena, sin derecho á ser intermediarios en la compraventa, ni tampoco á tener depósitos ni artículos almacenados.

Y 4.º Los *particulares*, cuando los efectos que reciban no constituyan expedición comercial.

En las Provincias Vascongadas podrán ser consignatarios los vecinos de la población respectiva, con casa abierta de comercio y que paguen, bajo este concepto, los arbitrios que se exijan en la localidad por las Diputaciones provinciales.

No podrán ser consignatarios en ningún caso los que sólo estén matriculados en la contribución industrial y de comercio como *agentes de Aduanas*.

Los tripulantes de los buques podrán ser consignatarios de las paco-
tillas que vengan incluidas en el manifiesto, y cuyos derechos no excedan de 100 pesetas; pero el adeudo será obligatorio en el primer puerto de España á que llegue el buque.

Los interventores de las Aduanas exigirán á los consignatarios la justificación de su personalidad y el recibo de haber pagado la contribución industrial que les corresponda, con sujeción á las leyes, á no ser cuando les conste por notoriedad que el interesado reúne las condiciones legales (Art. 44)

Para el despacho de documentos y mercancías, los consignatarios podrán utilizar sus propios dependientes, ó bien servirse de *agentes de Aduanas*.

El dependiente ó agente deberá presentar autorización de su principal ó de su comitente, de la que tomará nota el interventor en un libro que conservará bajo su responsabilidad; y no cesarán los efectos de dichas autorizaciones hasta que con conocimiento de la Administración retiren por los poderdantes. (Art. 45)

Para ser *agentes de Aduanas* se necesita reunir las condiciones siguientes:

1.º Tener, por lo menos, la edad de veintitrés años.

2.º Estar inscrito en la matrícula industrial de la localidad, pagando la cuota correspondiente.

Y 3.º Haber constituido fianza en la Caja de Depósitos, ó en las del Banco de España, en efectivo metálico, ó su equivalencia en valores del

efectuar el transporte se valga de otras personas, con las que á su vez contrate, que son las conocidas con el nombre de comisionistas de transportes.

Estado, á disposición del Administrador de la Aduana respectiva, por la cantidad siguiente:

En Barcelona, 10.000 pesetas.

En Grao de Valencia, Santander, Bilbao é Irún, 7.500 pesetas.

En Tarragona, Alicante, Cartagena, Málaga, Cádiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Coruña, San Sebastián y Port-Bou, 5.000 pesetas.

En Almería, Palma de Mallorca, Gijón, Badajoz y Valencia de Alcántara, 3.000 pesetas.

En las demás Aduanas habilitadas para el comercio de importación y para el de exportación de artículos sujetos al pago de derechos, 1.000 pesetas. (Art. 46.)

La cancelación de las fianzas que presten los *agentes de Aduanas* no podrá solicitarse ni acordarse mientras no se hallen definitivamente ultimados los documentos, expedientes y liquidaciones en que dichos agentes hubieren intervenido, contrayendo la consiguiente responsabilidad subsidiaria. (Art. 47.)

Así los capitanes de buques, como los comisionistas, consignatarios y agentes de Aduanas, podrán ocupar en las operaciones respectivas del despacho de documentos y mercancías á todo español que tenga diez y ocho años cumplidos; pero para usar de la firma deberá tener, por lo menos, veintitrés años. (Art. 48.)

No serán admitidos los consignatarios de buques, comisionistas, agentes ni dependientes á las operaciones de Aduanas:

1.º Cuando antes ó después de dedicarse á dicha profesión hayan sido condenados en causa de contrabando, de defraudación, de falsedad, de abuso de confianza, ó contra la propiedad.

2.º Cuando por haber faltado al decoro debido á las oficinas y á los empleados, hayan sido reprendidos tres veces por el Jefe de la Aduana.

Y 3.º Cuando estén insolventes con la Hacienda pública. (Art. 49.)

Tanto los comisionistas como los agentes de Aduanas tendrán derecho de exigir que la Administración vise las cuentas que rindan á sus comitentes, en la parte relativa á derechos satisfechos por cualquier concepto en la Aduana; á cuyo fin podrán presentarlas al Interventor de la misma para que, comprobadas con lo que resulte de documentos, pueda dicho Jefe estampar la correspondiente diligencia de conformidad, si así procediere. (Art. 50.)

La persona designada como consignatario podrá admitir ó renunciar libremente la consignación. La renuncia habrá de hacerse de oficio y por escrito dentro de las cuarenta y ocho horas después de admitido el manifiesto.

Cuando haya en un conocimiento dos ó más consignatarios para una

Cuando tendrá la consideración de mercantil. — El contrato de transporte, tanto porque no está regulado por las legislaciones civiles, cuanto por razón de su fin, podemos decir que tiene siempre carácter comercial, bien constituya el ejercicio del transporte una profesión, bien se haga por mero accidente, salvo el caso en que se hiciera gratuitamente.

Con arreglo al Código, el contrato de transporte por vías terrestres ó fluviales de todo género se reputará mercantil:

1.º Cuando tenga por objeto mercaderías ó cualesquiera efectos del comercio.

2.º Cuando, siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador ó se dedique habitualmente á verificar transportes para el público (1).

misma mercancía, en calidad de primero, segundo, tercero, etc., bastará la renuncia del último designado.

Pasadas las *cuarenta y ocho horas* antedichas, se entenderá admitida para todos los efectos de estas Ordenanzas la consignación que no se hubiere renunciado expresamente. (Art. 51.)

Admitida la consignación, el consignatario es responsable directo á la Hacienda de los derechos y multas que haya de pagar el buque ó el cargamento, respectivamente. También será responsable de cualquier gasto extraordinario que se ocasione por la necesidad de desembarcar y reembarcar el cargamento ó parte de él.

Si el consignatario, comisionista ó comerciante se sirviese de agente de Aduanas para el despacho, tendrá éste la responsabilidad subsidiaria respecto de cualquier pago que aquél no hubiere hecho efectivo.

Los agentes gestionarán el despacho del buque ó de las mercancías con documentos firmados por los capitanes, consignatarios, comisionistas ó comerciantes, y compartirán la responsabilidad de éstos; para lo cual tendrán obligación dichos agentes de estampar su firma en las carpetas, declaraciones y demás documentos que se refieran al despacho de que se trate.

Los propietarios de los buques y los navieros son responsables subsidiarios, con el buque y cargamentos que les pertenezcan, de los derechos, multas y gastos imputables á los capitanes. Cuando éstos no designen consignatario, podrán redactar, firmar y correr por sí mismos los documentos que necesiten presentar para el despacho de sus naves; pero siempre bajo las garantías que la Aduana crea deber exigirles.

Los consignatarios de buques ó de mercancías tienen personalmente bastante para reclamar la cantidad que hayan satisfecho demás cuenta de derechos, sin necesidad del poder que para las reclamaciones económico-administrativas exigen los reglamentos de procedimiento y agentes (Art. 52.)

(1) Art. 349 Cód. esp.

Como se ve por este precepto, el transporte de mercancías es siempre mercantil; pero el de las personas ó noticias sólo tendrá esta consideración cuando sea comerciante el porteador ó se dedique habitualmente á verificar transportes para el público. El contrato, pues, es mercantil para el porteador, y civil para el pasajero.

Una de las circunstancias para que el transporte sea mercantil, según vemos, es que el porteador sea comerciante, lo cual, como afirma con gran razón el Sr. Benito, es un absurdo jurídico, puesto que se da la anomalía de que si hace el transporte un particular, no puede ser calificado de mercantil, y en cambio lo será si se verifica por uno que, aun cuando comerciante, lo sea, por ejemplo, de quincalla, de ropas, etc., aunque para él constituya un acto aislado que nunca puede ser comercial.

Sistemas legislativos.

Los Códigos francés (art. 2.º), belga (art. 2.º), alemán (art. 1.º), italiano (art. 3.º), holandés (art. 4.º), portugués (art. 204), Ecuador (art. 3.º), Chile (art. 3.º), Guatemala (art. 4.º), Honduras (artículo 3.º) y México (art. 75), al enumerar los actos que se consideran de comercio, incluyen entre ellos á toda empresa de transporte por tierra ó por agua de personas ó cosas; pero mientras que los Códigos francés, holandés, Uruguay, Argentina, Costa Rica, Guatemala, Brasil (1) y el nuestro de 1829, regulan el transporte fijándose en el porteador, es decir, en la persona más bien que en el contrato, incluyendo los preceptos relativos á aquél en el tratado de Agentes auxiliares, los de Alemania, Italia, México, Honduras, Chile, Perú y nuestro Código vigente, se ocupan de esta materia, atendiendo al aspecto de contrato y no como acto propio del Agente que en él interviene.

Respecto á la calificación del contrato como mercantil, aun cuando no se hace mención especial de ella al tratar del transporte, es indudable tendrá este carácter el que se haga por toda empresa de transportes, puesto que este es uno de los actos que consideraran mercantiles las referidas legislaciones.

(1) Los Códigos del Perú, Guatemala y Dominicana, denominan á este auxiliar porteador; el de Costa Rica, conductor.

Los de la República Argentina y Uruguay, acarreadores, porteadores y empresarios de transporte, y el de Holanda, expedidores de transportes.

Los Códigos español vigente, como hemos visto, y el nuevo de México, son los únicos que declaran, al ocuparse del contrato de transporte, que se reputará mercantil cuando concurren las circunstancias indicadas al hablar de la calificación, pues el Código de México no es sino una fiel reproducción del nuestro (1).

Critica.—Fácilmente se comprende que el sistema que se fija en la naturaleza del contrato y no en la persona es el que está más en armonía con los principios científicos y con la extensión cada día mayor que va adquiriendo el transporte, merced al aumento de las vías de comunicación, á la facilidad y baratura de los medios de locomoción y á las crecientes necesidades, en fin, del consumo.

Si en otros tiempos pudo ser considerada la persona que hacía el transporte como un simple agente auxiliar, hoy constituye un acto comercial de los más importantes.

Forma de celebrarse el contrato. Carta de porte.—Este contrato puede celebrarse por cualquiera de los medios establecidos por el Derecho civil ó mercantil (2), y una vez celebrado, tanto el cargador como el portador de mercadería y efectos podrán exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte, que deberá contener los siguientes

(1) Art. 576 Cód. de México.

(2) Los que celebren el contrato de transporte ó locación de un servicio por cierto precio son árabitos de prescindir de las condiciones naturales al mismo contrato, establecidas en la ley 8.^a, tít. 8.^o, Partida 5.^a, y en los arts. 208 y 209 del Código de Comercio, pudiendo pactar otras siendo lícitos.

Entre una empresa de diligencias y el que entrega á la misma un bulto ó caja para su transporte se celebra un verdadero contrato de locación de un servicio por cierto precio, bajo las condiciones consignadas en el documento ó recibo entregado por aquél y aceptado por el interesado.

Cuando en el contrato de transporte se establece por pacto explícito la condición de abonar por indemnización del valor, en caso de extravío de los géneros, una cantidad determinada en proporción al porte satisfecho, debe estarse á lo pactado, sin que aproveche recurrir á las condiciones naturales del contrato para librarse una parte de la responsabilidad convenida, ni para reclamar la otra diferente indemnización.

En tal caso, la acción de indemnización con arreglo á lo pactado excluye á la que nace del dolo, que es independiente y puede utilizarse en la forma prescrita por las leyes. (Sentencia de 22 de Marzo de 1861)

- Requisitos.*—1.º El nombre, apellido y domicilio del cargador.
2.º El nombre, apellido y domicilio del porteador.
3.º El nombre, apellido y domicilio de la persona á quien ó á cuya orden vayan dirigidos los efectos, ó si han de entregarse al portador de la misma carta (1).
4.º La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas ó signos exteriores de los bultos en que se contengan.
5.º El precio del transporte.
6.º La fecha en que se hace la expedición.
7.º El lugar de la entrega al portador.
8.º El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.
9.º La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto (2).

(1) No es posible que uno impugne sus propios actos.

El endoso de la carta de porte es un acto legal y ajustado á la práctica de las compañías de ferrocarriles, á fin de facilitar la circulación de las mercancías, que en todo caso no tienen otro derecho que el de identificar la persona del consignatario y la del endosado. (Sentencia de 23 de Septiembre de 1889)

(2) Art. 350 Cód. esp.

Los resguardos expedidos por las empresas de ferrocarriles á favor de los dueños de mercancías, que expresan el nombre y apellido del remitente y del consignatario, no son documentos al portador, sino nominativos.

Dichos documentos llevan consigo, de parte de la empresa conductora, la obligación de entregar al consignatario ó á su representante legítimo, y no á otra persona, los efectos que se dirigen, y, en su defecto, satisfacer su valor.

El Derecho común no tiene lugar en los negocios mercantiles, sino á falta de disposición en las leyes especiales de este ramo. (Sentencia de 28 de Junio de 1867.)

No puede equipararse el resguardo talonario que expiden las empresas de ferrocarriles á los remitentes con la doble carta de porte á que se refieren los arts. 204 y siguientes del Código de Comercio, hoy 350 y siguientes, para otra especie de transportes.

Los resguardos ó talones expedidos por una compañía de ferrocarril, expresivos del nombre y apellido del remitente y consignatario, no son documentos al portador, sino nominativos, y llevan, por tanto, consigo, de parte de la empresa conductora, la obligación de entregar al consignatario ó á su representante legítimo, y no á otra persona, los efectos que se le dirigen, ó, en su defecto, la de satisfacer su valor.

En los transportes que se verifiquen por ferrocarriles ú otras empresas sujetas á tarifas ó plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte ó declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran, en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, á las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinare tarifa, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que á ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión ó referencia en la carta de porte que entregue al cargador (1).

La aplicación de las tarifas más baratas en el caso indicado tiene su fundamento en el principio de Derecho de que, en caso de duda, toda cláusula de un contrato debe interpretarse en sentido favorable al deudor, conceptuándose aquí como tal al que tiene que pagar el precio del transporte.

El precepto que acabamos de citar no tiene precedente en nuestro Código antiguo, cuyo silencio se explica teniendo en cuenta que á su publicación no se habían aplicado al comercio los nuevos medios de transportes, que tan gran transformación han hecho experimentar (2).

Si bien el Código exige que contenga la carta de porte los re-

Si bien el art. 221 del Código de Comercio, 368 del vigente, declara que el porteador no tiene personalidad para investigar el título con que el consignatario recibe las mercaderías que transporte, y debe entregarlas sin demora ni entorpecimiento alguno por el solo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlas, constituyéndose responsable, en caso de no hacerlo, de todos los perjuicios que por la demora se causen al propietario, debe entenderse esta disposición en términos generales para los casos ordinarios en que no haya obstáculo insuperable, material ó legal, para realizar la entrega, hallándose además subordinada a lo dispuesto en el art. 223 del mismo Código (360 del actual), según la cual, el cargador puede variar la consignación de los efectos que entregó al porteador mientras estuviesen en camino, y éste cumplirá su orden, con tal que al tiempo de prescribirle la variación de destino le devuelva en el acto el duplicado de la carta de porte suscrita por el porteador. (Sentencia de 5 de Octubre de 1876.)

(1) Art. 351 Cod. esp.

(2) La sociedad de transportes está obligada á cumplir exactamente lo que promete en los anuncios que publica y en que fija las condiciones con que ofrece sus servicios, siempre que las personas que quieran utilizarlos llenen por su parte las condiciones exigidas; y por lo mismo, responder de los daños y perjuicios causados por su negligencia. (Sentencia de 20 de Febrero de 1860.)

quisitos antes enumerados, no todos, sin embargo, pueden considerarse como indispensables, pues no sólo el Código indica cómo puede suplirse la falta de algunos, sino que también se desprende del otro precepto que dice que las cartas de porte ó billetes, en los casos de transporte de viajeros, podrán ser diferentes, unos para las personas y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio, y en lo tocante á los equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación (1).

Así, pues, serán indispensables los nombres del cargador, porteador y consignatario; la designación de los efectos; el lugar de la entrega á éste, y la fecha y firma de los contratantes. Esta última circunstancia no la prescribe el Código, por considerarla sin duda tan esencial para la validez de todo documento, que hace innecesaria su determinación expresa. La indicación del domicilio del cargador, porteador y consignatario no es precisa, ya porque ésta puede ser conocida, ya porque puede ser de cuenta del cargador y consignatario la entrega y recibo de los efectos en los lugares de salida y llegada de la expedición; la del precio, porque puede evaluarse por peritos ó ser calculada con arreglo á las tarifas, conforme á la distancia y condiciones del transporte; la de la fecha, porque cuando se trata de un porteador que hace expediciones periódicas, se supone la obligación de la carga en el primer viaje que haga siguiente á la entrega; el lugar de la entrega al porteador se supone que ha de hacerse en alguno de los puntos donde esté domiciliado para los efectos de su comercio; el plazo de entrega, porque se presume es el que duren de ordinario las expediciones, y la indemnización, porque el exigirla es potestativo, y en su caso ha de apreciarse por peritos.

Utilidad de la carta de porte.—La utilidad que proporciona la carta de porte es grande, porque ella sirve, ya de medio de prueba, ya de instrucción á los agentes del porteador, ya como título para que pueda disponer su poseedor durante el viaje de las mercancías que representa.

Carácter legal de la carta de porte.—La carta de porte es el tí-

(1) Art. 352 Cód. esp.

tulo legal del contrato entre el porteador y cargador, reconociéndole la ley un valor de tal importancia, que por su contenido se decidirán las contestaciones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción.

Cumplido el contrato, se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido, y en virtud del canje de este título por el objeto porteador, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo que se determina respecto al tiempo de hacer aquéllas, de que hablaremos después.

En caso de que por extravío ú otra causa no pueda el consignatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte (1).

En defecto de carta de porte, se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, conforme á las disposiciones generales establecidas en el Código para los contratos de comercio (2).

Efectos jurídicos de este contrato.—Los efectos jurídicos se refieren á los derechos y obligaciones que de él nacen.

Obligaciones del cargador.—La primera obligación que nace de este contrato, sin la cual no tendría existencia, es la de entregar el cargador los efectos que han de ser conducidos en el tiempo y forma convenidos, y con la anticipación necesaria para que

(1) Art. 353 Cód. esp.

Lo dispuesto en el Código no impide el que se alegue y pruebe con documentos ó de otra manera que las condiciones escritas en la carta de porte fueron posteriormente modificadas, porque en tal caso, lejos de contra decir dicho documento, se comienza por reconocerlo como título primitivo del contrato.

El recibo de los objetos transportados y el pago del transporte sin protesta ni reserva extingue toda acción contra la empresa conductora, tenor del art. 150 del reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Julio de 1859, de conformidad con el art. 207 del Código de Comercio de 1829 (353 del vigente) (Sentencia de 31 de Diciembre de 1887.)

(2) Art. 354 Cód. esp.

pueda hacer el viaje con oportunidad, y, en su defecto, la de indemnizar al porteador si deja de verificarla (1).

El cargador tiene la obligación de presentar las mercancías en condiciones de que no sufran detrimento, y de aquí el derecho concedido al porteador á rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el transporte; y si hubiere de hacerse por camino de hierro, insistiendo en el envío, la empresa los porteará, quedando exenta de toda responsabilidad si hiciere constar en la carta de porte su oposición (2).

Otra obligación del cargador, al entregar las mercancías ó antes de suscribir el porteador la carta de porte, es hacer una declaración bajo su firma de los bultos que han de transportarse; y aun cuando siempre es responsable de lo que ha declarado, si, por fundadas sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto, determinare el porteador registrarlo, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó consignatario.

No concurriendo el que de éstos hubiere de ser citado, se hará el registro ante Notario, que extenderá un acta del resultado del reconocimiento, para los efectos que hubiere lugar.

Si resultare cierta la declaración del remitente, los gastos que ocasionare esta operación y la de volver á cerrar cuidadosamente los bultos serán de cuenta del porteador, y, en caso contrario, de cuenta del remitente (3).

Nada dice el Código acerca de que si resulta falsa la declaración, tiene ó no la empresa la obligación de transportarla. El re-

(1) El Código no enumera ninguna causa en virtud de la cual pueda dejar de entregar oportunamente los efectos que han de ser conducidos, ni tampoco para que el porteador pueda dejar de hacer el transporte contratado; pero no hay duda que puede haberlas, y que si intervienen, tiene lugar la rescisión del contrato, sin ninguna indemnización, ó sufriendo cada uno respectivamente los gastos y perjuicios que ocasionen. Estas causas, pueden ser la pérdida de los efectos que se habían de transportar, la prohibición legal de comerciar con ellos, una declaración de guerra, etc., y cuando intervienen, no sólo impiden que se emprenda el viaje, sino que autorizan la suspensión del comenzado. Entendemos, pues, que estableciéndolo así el Código cuando se habla de los transportes marítimos, sus disposiciones, de las que hablaremos después, son de aplicación á los terrestres cuando concurren las mismas circunstancias.

(2) Art. 356 Cód. esp.

(3) Art. 357 Cód. esp.

glamento de 8 de Septiembre de 1878, dictado para la ejecución de la ley sobre Policía de ferrocarriles, prevé este caso, disponiendo que no pueda la empresa retrasar la remisión de los bultos, ni aun por sospecha de fraude, pues el registro puede practicarse en el punto de llegada; y que si resultara falsa la declaración, deberá el remitente abonar el doble exceso que resultare, resarciendo además todos los daños y perjuicios que se hayan ocasionado por la delación falsa.

Como es un principio de Derecho que la cosa perece para su dueño, las mercaderías, dice el Código, se transportarán á riesgo y ventura del cargador, si expresamente no se hubiere convenido lo contrario. En su consecuencia, serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten los géneros durante el transporte, por caso fortuito, fuerza mayor ó naturaleza y vicio propio de las cosas, así como los originados de engaño en la carta de porte respecto á la calidad genérica de las mercancías.

La prueba de estos accidentes incumbe al porteador (1).

Por último, el cargador, lo mismo que el consignatario, estarán obligados al pago de los portes, así como de los derechos y gastos ocasionados en la conducción que recaigan directamente sobre los efectos transportados, y que no sean de los que por costumbre corran á cargo del porteador. Los consignatarios á quienes se hubiere hecho la remesa no podrán diferir el pago de los

(1) Art. 361 Cód. esp.

Con respecto á los que deben considerarse como casos de fuerza mayor, á los efectos del art. 36 de la ley de Ferrocarriles, véase el 29 del Reglamento general para su ejecución de 24 de Mayo de 1878.

Si en el talon ó carta de porte expedido á favor de un remitente se designa como condición expresa que la compañía no responde de los casos fortuitos ni de la fuerza mayor insuperable, de acuerdo con lo prescrito en el art. 808 del Código de Comercio, esta circunstancia, como condición del contrato, se subordina á la prueba que resulta de haber ó no existido, para producir sus efectos en la obligación contratada (Sentencia de 29 de Abril de 1876.)

El art. 206 del Código de Comercio, 361 del vigente, no puede extenderse á los casos en que la responsabilidad del porteador nace de la contravención á lo estipulado, por lo que en caso de retraso en el transporte sin causa justificada, deben indemnizarse los daños y perjuicios al remitente ó consignatario que recurra contra la empresa. (Sentencia de 8 de Marzo de 1879.)

gastos y portes de los géneros que recibieren después de transcurridas las veinticuatro horas siguientes á su entrega; y en caso de retardo en este pago, podrá el porteador exigir la venta judicial de los géneros que condujo, en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiese suplido (1).

Para el cumplimiento de esta última obligación, concede el Código al porteador derecho de hipoteca sobre los efectos porteados, disponiendo que estarán éstos especialmente obligados á la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción ó hasta el momento de su entrega.

Este derecho especial prescribirá á los ocho días de haberse hecho la entrega, y una vez prescrito, el porteador no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario (2).

La preferencia del porteador al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpirá por la quiebra de éste, siempre que reclamare dentro de los ocho días expresados anteriormente (3).

Obligaciones del porteador.—1.ª La primera obligación del porteador es efectuar el transporte en el lugar y plazo convenidos, comenzando su responsabilidad desde el momento en que reciba

(1) Art. 374 Cód. esp.

De la disposición del art. 230 del Código de Comercio de 1829, 374 del vigente, no se deduce que la entrega de las mercancías al consignatario debe preceder en todo caso al pago del poste y demás gastos de conducción, porque aquélla se limita á establecer que los consignatarios no pueden diferir el pago de los portes de los géneros que recibieron después de transcurridas las veinticuatro horas siguientes á su entrega; pero de ningún modo obliga al porteador á entregar los géneros antes de recibir el precio del transporte, puesto que para la seguridad de su pago y del de los derechos y demás gastos de conducción establece el art. 228 del propio Código, 375 del vigente, que estarán obligados especialmente los mismos efectos porteados, dando con ellos la ley al porteador el carácter de un verdadero acreedor pignoraticio, que, como se comprende fácilmente, resultaría muy á menudo ilusorio si no pudiera retener en su poder aquellos géneros hasta el completo pago del crédito á que están afectos (Sentencia de 29 de Enero de 1892.)

(1) Art. 375 Cód. esp.

(2) Art. 376 Cód. esp.

las mercaderías, por sí ó por medio de persona encargada al efecto, en el lugar que se indicó para recibirlas (1).

No habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tendrá el porteador la obligación de conducirlos en las primeras expediciones de mercaderías iguales ó análogas que hiciere al punto en donde deba entregarlos; y de no hacerlo así, serán de su cargo los perjuicios que se ocasionen por la demora (2).

Si mediare pacto entre el cargador y el porteador sobre el camino por donde deba hacerse el transporte, no podrá el porteador variar de ruta, á no ser por causa de fuerza mayor; y en caso de hacerlo sin ella, quedará responsable de todos los daños que por cualquiera otra causa sobrevinieren á los géneros que transporta, además de pagar la suma que se hubiese estipulado para tal evento.

Cuando por la expresada causa de fuerza mayor el porteador

(1) Art. 355 Cód. esp.

Con arreglo al art. 217 del Código de Comercio, la responsabilidad del porteador comienza desde el momento en que recibe las mercaderías, por sí ó por medio de persona destinada al efecto, en el lugar que se le indicó para cargarlas.

La responsabilidad de las empresas de ferrocarriles respecto á las entregas comienza desde el momento en que se han hecho cargo de ellas en el local destinado á recibirlas. (Sentencia de 17 de Octubre de 1883.)

(2) Art. 358 Cód. esp.

Si en la sentencia recurrida no se hace aplicación del art. 227 del Código de Comercio, 378 del vigente, antes bien se sienta que hubo día convenido para el transporte de las mercancías, y por no haberlo verificado la empresa en aquel, sin causa legítima que se lo impidiera, es por lo que determina su responsabilidad, no se infringe, por consiguiente, el citado art. 227 ni la regla 3.^a del 249 de dicho Código, porque en el contrato de transporte á que este pleito se refiere no mediaron cláusulas que haya sido necesario interpretar.

Apreciado por la Sala sentenciadora el hecho de que la empresa falta al cumplimiento del contrato, y siendo la contravención á lo estipulado una de las causas que obligan á la indemnización de los daños y perjuicios que origina dicha contravención, al condenar á esa indemnización no se infringe el principio de Derecho de que el reconocimiento de daños y perjuicios solo debe comprender los que sean consecuencia y inmediata y necesaria de la falta de diligencia atribuida al deudor. (Sentencia de 6 de Marzo de 1879.)

El retraso en el transporte de una mercancía da derecho al remitente para pedir á la empresa porteadora los daños y perjuicios que probare habersele ocasionado. (Sentencia de 4 de Febrero de 1885.)

hubiere tenido que tomar otra ruta que produjere aumento de portes, le será abonable este aumento mediante su formal justificación (1).

2.º Tiene también el porteador la obligación de entregar sin demora ni entorpecimiento alguno al consignatario los efectos que hubiere recibido, por el solo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlos, y, de no hacerlo así, será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen (2).

No hallándose el consignatario en el domicilio indicado en la carta de porte, negándose al pago de los portes y gastos, ó rehusando recibir los efectos, se proveerá su depósito por el Juez municipal, donde no le hubiere de primera instancia, á disposición del cargador ó remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito todos los efectos de la entrega (3).

(1) Art. 359 Cód. esp.

(2) Art. 368 Cód. esp.

(3) Art. 369 Cód. esp.

Si á consecuencia de lo dispuesto en los artículos 121, 122, 218, 292, 365, 674, 745, 777, 781 y 988 del Código de Comercio, ó por cualquiera otra causa análoga, hubiera de procederse al depósito de efectos mercantiles, el que deba promoverlo lo solicitará del Juez por escrito, expresando en relación el pormenor de los efectos cuyo depósito pida, y designando la persona que haya de ser el depositario, cuya designación habrá de recaer en comerciante matriculado, si lo hubiere en la plaza, y en su defecto, en un contribuyente que pague la cuota de contribución que el Juez conceptúe suficiente garantía, atendidos el valor del depósito y las condiciones de la localidad. En todo caso quedará á la discreción del Juez apreciar las garantías que ofreciere el depositario designado por quien promueva el depósito; y si estimare que debe recaer en otro el nombramiento, lo hará con sujeción á las disposiciones de este artículo. (Art. 2.119 ley de Enjuiciamiento civil).

Son inaplicables los arts. 369, 374 y 362 del Código de Comercio que se refieren al depósito ó venta judicial de la mercancía, cuando corre riesgo de perderse, no se encuentra en su domicilio al consignatario, rehusa recibirlo ó se niega al pago de los portes, ya porque la cuestión litigiosa plantada en la demanda y resuelta por la sentencia está circunscrita al abono del mayor ó menor valor de la mercancía transportada, sin que acerca de si debió enajenarse judicial ó extrajudicialmente haya suscitado reclamación ni debate en el pleito, ya porque, siendo preciso atenderse en los transportes verificados por las líneas férreas, según dispone el art. 351 del citado Código, á los precios, plazos y condiciones que rigen la explotación de las mismas, la venta hecha á una empresa con arreglo á las condiciones establecidas en sus tarifas, aproba-

3.º Deberá entregar los géneros dentro del plazo estipulado, y en su defecto pagará el porteador la indemnización pactada en la carta de porte, sin que el cargador ni el consignatario tengan derecho á otra cosa.

Si no hubiere indemnización pactada, y la tardanza excediere del tiempo prefijado en la carta de porte, quedará responsable el porteador de los perjuicios que haya podido causar la dilación (1).

4.º Deberá entregarlos, excepción hecha de caso fortuito, fuerza mayor ó vicio propio de las cosas ó engaño en las cartas de porte, en los que, según vimos, responde el cargador, en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, á pagar el valor que tuvieren los no entregados en el punto donde debieran serlo, y en la época en que correspondía hacer su entrega.

Si ésta fuera de una parte de los efectos transportados, el consignatario podrá rehusar el hacerse cargo de éstos, cuando justifique que no puede utilizarlos con independencia de los otros (2).

das por el Gobierno, es válida, por constituir éstas la ley principal en la materia. (Sentencia de 24 de Febrero de 1891.)

(1) Art. 370 Cód. esp.

(2) Art. 363 Cód. esp.

El porteador está obligado á entregar los efectos cargados al dueño de los mismos sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, á pagar el valor que los efectos debieran tener en el punto donde debía hacerse la entrega, conforme á lo prescrito en el art. 209 del Código de Comercio (363 del vigente). (Sentencia de 2 de Septiembre de 1869.)

No existen términos hábiles para apreciar que han sido infringidos los arts. 209 y 221 del Código de Comercio (363 y 368 del vigente), en perjuicio del remitente de una mercancía extraviada, cuando se concede como indemnización el valor de la misma, según la estimación más al que se le ha dado en los autos, y el 6 por 100 de interés. (Sentencia de 2.º de Febrero de 1885.)

Los arts. 209, 215 y 216 del Código de Comercio de 1829, al determinar las obligaciones del porteador y lo que ha de pagar al propietario en los casos de pérdida ó avería de la mercancía, no excluyen la indemnización de los demás perjuicios causados.

No es de estimar el motivo de casación que se funda en suponer infringido el Código hoy vigente de Comercio cuando se trata de aplicarlo á una cuestión que no se rige por sus preceptos.

La sentencia que, apreciando las pruebas, condena, á consecuencia

Averías. — Como á consecuencia de las averías, los géneros unas veces se pierden por completo y otras sólo sufren una disminución de su valor, el legislador tiene que distinguir entre estos dos casos, puesto que si distinto es el daño, distinta debe ser la responsabilidad.

Por eso dispone que si por efecto de las averías quedasen inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario á recibirlos, y podrá dejarlos por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente en aquel día.

Pero si el efecto de las averías fuera sólo una disminución en el valor del género, se reducirá la obligación del porteador á abonar lo que importe esa diferencia de valor, á juicio de peritos (1).

Si entre los géneros averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, será aplicable la disposición anterior con respecto á los deteriorados, y el consignatario recibirá los que estén ilesos, haciéndose esta segregación por piezas distintas y sueltas, y sin que para ello se divida un mismo objeto, á menos que el consignatario pruebe la imposibilidad de utilizarlos convenientemente en esta forma.

El mismo precepto se aplicará á las mercancías embaladas á envasadas, con distinción de los fardos que aparezcan ilesos (2).

de avería en un transporte, al abono del valor de la mercadería y de los daños y perjuicios causados, no hace cumplir dos veces una misma obligación ni supone enriquecimiento torticero. (Sentencia de 19 de Noviembre de 1888.)

Cuando la sentencia condena á la compañía porteadora á pagar todos los géneros facturados, sin distinción del valor, y además el 50 por 100 en concepto de indemnización de perjuicios á consecuencia de que en una expedición de tres fardos de cueros se habían sustraído de dos de ellos los finos, dejando tan sólo los bastos, y sin haberse justificado la imposibilidad de usar los unos sin los otros, aplica indebidamente el art. 368 del Código de Comercio, é infringe el 363, que determina la obligación del porteador de entregar sin detrimento los géneros cargados, y de satisfacer su valor, y el derecho del consignatario de rehusar los que hubieron llegado, si justificase no poder utilizarlos con independencia de los que faltaren, y el 371 que fija la manera de apreciar en dicho caso la indemnización. (Sentencia de 19 de Marzo de 1889.)

(1) Art. 364 Cód. esp.

(2) Art. 365 Cód. esp.

Término para reclamar daños y averías.—Esta reclamación podrá hacerse dentro de las veinticuatro horas al recibo de las mercaderías en las que se encontrase daño ó avería al abrir los bultos, con tal de que no se conozcan por la parte exterior de éstos las señales del daño ó avería que diere motivo á la reclamación, en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo.

Transcurridos los términos expresados, ó pagados los portes, no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros porteados (1).

Si ocurrieren dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallen los efectos transportados al tiempo de hacerse al primero su entrega, serán éstos reconocidos por peritos nombrados por las partes, y un tercero en caso de discordia, designado por la Autoridad judicial, haciéndose constar por escrito las resultas; y si los interesados no se conformaren con el dictamen pericial y no transigieren sus diferencias, se procederá por dicha Autoridad al depósito de las mercaderías en almacén seguro, y usarán de su derecho como correspondiere (2).

Retardo.— Si por culpa del porteador se retrasa la entrega de las mercaderías al consignatario, podrá dejar por cuenta de aquél los efectos transportados, comunicándoselo por escrito antes de la llegada de los mismos al punto de su destino.

Cuando tuviere lugar este abandono, el porteador satisfará el total importe de los efectos como si se hubieren perdido ó extraviado.

No verificándose el abandono, la indemnización de daños y perjuicios por los retrasos no podrá exceder del precio corriente

(1) Art. 366 Cód. esp.

Cuando proceda hacer constar el estado, calidad ó cantidad de los géneros recibidos ó de los bultos que los contengan, conforme á lo dispuesto en los arts. 219, 362 y párrafo 2.º del 370 del Código, y demás casos análogos, el interesado acudirá al Juez en solicitud de que ordene se extienda diligencia expresiva de aquellas circunstancias, y, si fuere necesario, nombre perito que reconozca los géneros ó bultos.

Si los interesados convinieren en nombrar cada uno un perito, lo solicitarán así, sorteándose, caso de discordia, un perito tercero. (Art. 2.127 ley de Enjuiciamiento civil.)

(2) Art. 367 Cod. esp.

que los efectos transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse; observándose esto mismo en todos los demás casos en que esta indemnización sea debida (1).

Pérdida ó extravío de las mercaderías.— El porteador está obligado en este caso á pagar el valor de las mismas, pero como los objetos no existen, es preciso hacer su valuación, la cual se determinará con arreglo á lo declarado en la carta de porte, sin admitir al cargador pruebas sobre que entre el género que en ella declaró había objetos de mayor valor y dinero metálico.

Al cumplimiento de esta obligación quedan afectos especialmente á favor del cargador las caballerías, carruajes, barcos,

(1) Art. 371 Cód. esp.

Según el art. 371 del Código de Comercio vigente, la tardanza en la llegada de los efectos transportados fuera del plazo reglamentario da al consignatario ó á su legítimo representante el derecho de dejar aquéllos por cuenta del porteador, comunicándosele á éste por escrito y antes de la llegada de los mismos al punto de su destino, en cuyo caso el porteador vendrá obligado á satisfacer la justa estimación de aquéllos, como si realmente se hubiesen perdido ó extraviado. (Sentencia de 28 de Septiembre de 1890.)

El porteador, con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio, debe entregar los efectos que hubiese recibido dentro del plazo convenido, y de no haber convenio dentro del reglamento, quedando responsable de los perjuicios que pueda ocasionar la dilación en la entrega.

No es de aplicación el art. 371 del Código de Comercio, cuando no se trata de efectos que hubieran de venderse en el punto en que debían entregarse, sino de muestras que por sí mismas no tienen valor, sino como medio de concertar ventas.

No habiendo error en la fijación de los perjuicios, la sentencia no infringe los arts. 368 y 370 del Código de Comercio, que imponen al porteador la obligación de indemnizarlos cuando no entrega los efectos porteados en el plazo debido. (Sentencia de 27 de Marzo de 1890.)

El extravío de unos efectos es sólo un retraso indefinido, por lo cual la indemnización de daños y perjuicios no podrá exceder del precio corriente que los efectos transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse.

Tratándose de una mercancía que tiene un valor intrínseco y relativo, la indemnización no puede exceder del precio dado por el consignatario mismo, siendo inaplicable la doctrina establecida en la sentencia de 1890 (27 de Marzo) que se cita en el recurso, porque allí se trataba de muestras que por sí mismas no tenían valor sino como medio de concertar ventas. (Sentencia de 2 de Marzo de 1892.)

aparejos y todos los demás medios principales y accesorios de transportes, si bien en cuanto á los ferrocarriles dicha obligación quedará subordinada á lo que determinen las leyes de concesión respecto á la propiedad, y á lo que este Código establece sobre la manera y forma de efectuar los embargos y retenciones contra las expresadas compañías.

Infracciones legales. — El porteador será responsable de todas las consecuencias á que puede dar lugar su omisión en cumplir las formalidades prescritas por las leyes y reglamentos de la Administración pública, en todo el curso del viaje y á su llegada al punto adonde fueren destinadas, salvo cuando su falta proviniera de haber sido inducido á error por falsedad del cargador en la declaración de las mercaderías.

Si el porteador hubiere procedido en virtud de orden formal del cargador ó consignatario de las mercaderías, ambos incurrirán en responsabilidad (1).

Obligaciones subsidiarias del porteador.—El porteador que hiciera la entrega de las mercaderías al consignatario en virtud de pactos ó servicios combinados con otros porteadores, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción, salvo su derecho para repetir contra éstos si no fuere él el responsable directo de la falta que ocasione la reclamación del cargador ó consignatario.

Asumirá igualmente el porteador que hiciera la entrega todas las acciones y derechos de los que le hubieren precedido en la conducción.

El remitente y consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que hubiere otorgado el contrato de transporte, ó contra los demás porteadores que hubieren recibido sin reserva los efectos transportados.

Las reservas hechas por los últimos no les librarán, sin embargo, de las responsabilidades en que hubieren incurrido por sus propios actos (2).

Comisionistas de transportes y asentistas.— Los comisionistas de transportes estarán obligados á llevar un registro particular

(1) Art. 377 Cód. esp.

(2) Art. 373 Cód. esp.

con las formalidades que exige el Código, en el cual asentarán por orden progresivo de números y fechas todos los efectos de cuyo transporte se encarguen, con expresión de las circunstancias exigidas para las respectivas cartas de porte (1).

Las disposiciones que rigen el transporte se entenderán del mismo modo con los que, aun cuando no hicieren por sí mismos el de los efectos de comercio, contrataren hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas de una operación particular y determinada, ó ya como comisionistas de transportes y conducciones.

En cualquiera de ambos casos quedarán subrogados en el lugar de los mismos porteadores, así en cuanto á las obligaciones y responsabilidad de éstos, como respecto á su derecho (2).

Legislación extranjera.—Casi todos los Códigos distinguen entre averías aparentes y no aparentes, como veremos por los siguientes preceptos legales:

Con arreglo al Código francés (art. 105), el recibo de los objetos transportados y el pago del precio de transporte extinguen toda acción contra el porteador por pérdidas ó averías, si en el término de los tres días hábiles siguientes al recibo ó pago no hubiese notificado el destinatario al porteador, por acta extrajudicial

(1) Art. 378 Cód. esp.

(2) Art. 379 Cód. esp.

La ley y reglamento provisional de 20 de Marzo de 1900 regularon el impuesto de transporte, que vino á sustituir á los especiales sobre tráfico, carga, descarga, desembarque y tarifas de viajeros y mercancías.

Están sujetos al impuesto de transporte los pasajeros por mar en las navegaciones de primera, segunda y tercera clase; el metálico y mercancías, en las mismas navegaciones, ó que se importen ó exporten por las Aduanas terrestres, y los viajeros, el metálico y mercancías de todas clases que circulen en el interior del Reino, por tierra ó por los ríos. Se considera navegación de primera clase la de cabotaje; de segunda, la que hacen los puertos españoles de la Península, Canarias y posesiones españolas con los de las naciones de Europa, con inclusión de las costas de Asia, en el Mediterráneo, y las de África, en este mar y en el Atlántico, hasta el Cabo Bojador, y de tercera, la de los restantes países del globo.

La ley de 1900 está adicionada por la de 31 de Diciembre de 1901, aclarada por la Real orden de 22 de Enero de 1902, y modificada por las de 5 de Abril y 6 de Diciembre de 1904, y Real orden de 5 de Mayo de 1905.

ó carta certificada, su protesta motivada, siendo nula y de ningún valor y efecto toda estipulación contraria. Esta última disposición no es aplicable á los transportes internacionales.

Según los Códigos de Costa Rica (art. 166) y República Argentina (art. 183), la acción de reclamación por detrimento ó avería que se encontrase en los efectos al tiempo de abrir los bultos sólo tendrá lugar contra el acarreador dentro de las veinticuatro horas siguientes á su recibo, con tal de que en la parte externa no se vieren señales del daño ó avería que se reclama. Pasado este término, no es admisible reclamación alguna.

El italiano (art. 415) y el alemán (art. 438) establecen que el pago del porte y el recibimiento sin reservas extinguirán todas las acciones, excepto en los casos de pérdida parcial ó avería que no puedan cenocerse al tiempo de la entrega (*riconsegna*), siempre que se pruebe que la pérdida ó avería sobrevino en el intervalo entre la entrega al porteador y la entrega al consignatario, y nunca después de siete días de recibidas las cosas (1).

(1) Pagado el porte con todos los demás gastos de que responde la mercancía, quedan extinguidas todas las acciones que contra el porteador pudieran promoverse fundadas en el contrato de transporte.

Esta prescripción no es aplicable al caso de que antes de la aceptación de la mercancía se hubiera hecho constar oficial y pericialmente el deterioro ó la disminución de la mercancía.

Después de la entrega y aceptación de la misma y del pago del porte, podrá reclamarse contra el porteador por deterioro ó disminución de la mercadería que no aparecieren ostensiblemente al hacerse el consignatario cargo de ella, cuando ese perjuicio se ha producido en el periodo de tiempo comprendido desde que el porteador se encarga de la cosa hasta su entrega, siempre que se haga constar la falta oficial y pericialmente tan pronto como se descubra y se formule demanda, á más tardar, dentro de una semana con posterioridad á la aceptación. Si se comunicare la falta al porteador inmediatamente á su descubrimiento, dentro del plazo marcado, bastará que la comprobación oficial se promueva sin demora, tan pronto como transcurra inútilmente el tiempo necesario para obtener, en circunstancias ordinarias, la contestación del porteador.

Los gastos que ocasionare al consignatario la comprobación oficial de la falta serán de cargo del porteador, cuando con ella se hiciere constar una pérdida ó un deterioro que este ultimo resultare obligado á indemnizar. El porteador no podrá alegar estos preceptos si su intencion manifiesta ó su negligencia inexcusable fueren las causantes del perjuicio sufrido por la mercancía. (Art. 438 Código alemán vigente de 1.º de Enero de 1900.)

Los de Portugal, Honduras, Chile y Guatemala disponen que después de recibidos los objetos, haber mediado comprobación ó sido el vicio aparente, no podrá deducirse acción alguna por pérdida ó avería. Fuera de estos casos, sólo en el término de ocho días, según el de Portugal. Los de Chile y Honduras establecen una prescripción de seis meses y un año, según que sea interior ó exterior.

ARTÍCULO 2.º

DEL TRANSPORTE DE PERSONAS

El transporte de personas se rige por las disposiciones de los de mercancías, ya expuestas, sin que existan en España más que algunas reglas especiales acerca del mismo.

El Código de Comercio se limita á declarar que las cartas de porte, ó billetes, en los casos de transportes de viajeros, podrán ser diferentes, unos para las personas y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio; y en lo tocante á los equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación (1).

El reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles, en el capítulo VII, que lleva por epígrafe «Disposiciones concernientes á los viajeros y personas extrañas», después de prohibir en general la entrada en el recinto de los ferrocarriles á toda persona que no esté destinada á su servicio, excepción hecha de las Autoridades superiores de la provincia, Autoridades locales, ingenieros y demás empleados que tengan á su cargo la vigilancia de los ferrocarriles, á la fuerza pública, agentes de policía y resguardo, previa autorización expresa de la autoridad competente, y los que obtengan permiso de la empresa (2), se ocupa de los derechos y obligaciones de los pasajeros, que vamos á exponer sumariamente.

Derechos de los pasajeros.—Los pasajeros, al celebrar el contrato, reciben el billete, que equivale á la carta de porte, y que debe

(1) Art. 352 Cód. esp.

(2) Art. 94 del reglamento.

contener los requisitos que, como vimos más arriba, establece el Código.

El billete, como título al portador, puede ser cedido libremente, si bien sólo sirve para el viaje para que se adquirió, sin que tenga derecho el viajero á utilizarle en otro distinto, aun en el caso de que, por imposibilidad absoluta de viajar, como por enfermedad, no pueda utilizarlo, á no ser en el caso de retardo en la salida.

Los viajeros tienen derecho á que se les traslade con comodidad, por cuya razón el reglamento establece que los empleados de la empresa ó del Gobierno deberán hacer que salga del carruaje á todo el que, por su falta de compostura, palabras ú acciones ofenda al decoro de los demás, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos, como también á los que fumen en el carruaje que debe ir destinado á los no fumadores (1).

Reservarán siempre las empresas uno ó más compartimientos de primera clase en los trenes de viajeros para las señoras que, viajando solas, lo soliciten, y otro en el cual no se permita fumar. Dichos compartimientos irán señalados con carteles en que se indique su objeto (2).

Forma de ejercitar sus derechos los viajeros.—Para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no sólo contra la empresa, sino contra sus agentes y empleados, habrá en cada estación un registro, que será visado mensualmente por los encargados de la inspección administrativa y mercantil (3).

Obligaciones de los viajeros.—El viajero, como todo contratante, está obligado á atenerse al contrato.

En armonía con esto, el reglamento establece:

Que el viajero que no presente el billete que le da derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniéndole de clase inferior, ocupe uno de la superior, pagará en el primer caso el doble de su precio según tarifa, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe, á contar desde la estación en que verificó su entrada en los trenes hasta el punto donde termine su viaje.

(1) Art. 100 del reglamento.

(2) Art. 101 del reglamento.

(3) Suprimida hoy esta inspección, como vimos en otro sitio (pág. 685, tomo I), están encargadas de este servicio las Divisiones de ferrocarriles.

A no justificar el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se valorará por la distancia recorrida desde el sitio en que haya tenido lugar la última comprobación de billetes (1).

Dado caso que un viajero pase más allá del punto indicado en su billete, abonará sólo el exceso que corresponda al aumento del trayecto recorrido, siempre que hubiera avisado al jefe del tren antes de salir de la estación en que deba terminar el valor de su billete.

Si no hiciese previamente esta advertencia, satisfará el doble del importe correspondiente al exceso de trayecto que hubiese recorrido sin billete (2).

El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará á la empresa por el exceso del precio.

Si, por el contrario, tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje (3).

Prohibiciones.—Se prohíbe rigurosamente:

1.º Entrar y salir en los coches por otra portezuela que no sea la que se abre sobre los andenes.

2.º Trasladarse de uno á otro coche ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.

3.º Entrar ó salir en los coches, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

4.º Subir á los coches puesto ya el tren en movimiento.

5.º Admitir en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que contengan.

6.º Hacer uso, sin causa justificada, de los aparatos de alarma colocados en los coches.

Los contraventores á esta disposición, en virtud de lo dispuesto en los arts. 24 y 25 de la ley, serán castigados con una multa de 50 á 150 pesetas la primera vez y de 100 á 300, en caso de reincidencia.

(1) Art. 95 del reglamento.

(2) Art. 96 del reglamento.

(3) Art. 97 del reglamento.

Si no pagasen la multa sufrirán el apremio personal, con arreglo á las disposiciones del Código penal (1).

No se permitirá la entrada en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á la que lleve consigo armas de fuego cargadas ó paquetes que por su fuerza, volumen ó mal olor puedan molestar á los viajeros.

Tampoco será admitido en el andén ningún individuo con arma de fuego sin que antes se compruebe que se halla descargada (2).

Se prohíbe llevar perros en los carruajes de viajeros.

No obstante, la empresa podrá admitir en vagones especiales á los que no quieran separarse de sus perros, siempre que éstos lleven bozales (3).

Responsabilidad de los viajeros. — Si por algún viajero se infringiesen las disposiciones de este reglamento, el agente de la Inspección administrativa, ó en su defecto, ya los jefes de las estaciones, ya los de los trenes, les dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguación de los hechos, cuando así lo exija su gravedad (4).

Estas son las únicas disposiciones especiales que encontramos en España acerca de los transportes de personas; y si bien en lo referente á los pasajeros en los viajes por mar el Código es más expresivo, como tendremos ocasión de ver en breve, esto no obstante, ni en los transportes terrestres ni en los marítimos se encuentra ningún precepto en que se fije la responsabilidad de las empresas en casos de siniestros que pongan en peligro la vida ó la salud del viajero, ó de muerte del mismo, punto tan importante, que no ha pasado inadvertido á la mayoría de las legislaciones extranjeras, que unas en los Códigos de Comercio, otras en los civiles, otras, en fin, en leyes especiales, han declarado terminantemente, de acuerdo con los principios generales del Derecho, que el porteador debe conducir salvo y sano al viajero que á él se confía, y de lo contrario indemnizar los daños y perjuicios

(1) Art. 98 del reglamento.

El núm. 6.º de este artículo fué adicionado por el Real decreto de 27 de Agosto de 1900.

(2) Art. 99 del reglamento.

(3) Art. 102 del reglamento.

(4) Art. 103 del reglamento.

originados, no sólo al viajero, sino á los que por su enfermedad ó muerte sufran aquéllos.

Esto es lo que exige la justicia, no lo que preceptúan nuestras leyes, que sólo declaran responsables de los daños y perjuicios que sufrieren las personas, por causas de impericia, negligencia ó imprudencia ó infracción de leyes y reglamentos, á los empleados que por sus delitos ó faltas motivaren el accidente, cuando éstos no son sino mandatarios de la empresa, de cuyos actos, en buenos principios de derecho, deben responder.

Los perjuicios que con esto se ocasionan son grandes, puesto que, no pudiendo hacerse efectiva la responsabilidad civil, en la mayor parte de los casos, sino sobre empleados que no tienen otros bienes que su modesto sueldo, resulta aquélla casi siempre nula.

ARTÍCULO 3.º

DE LOS TRANSPORTES POR FERROCARRILES

La forma especial de practicar estos transportes, las concesiones que por razones históricas se ve precisado á hacer el Estado á las empresas, el deseo de armonizar en lo posible el interés público y el del comercio con el interés privado, explican por qué estos transportes se sujetan á reglas especiales.

Así vemos, por ejemplo, que así como en el transporte ordinario el porteador, de acuerdo con el cargador, fijan el precio de aquél, en el de ferrocarriles siempre es señalado por tarifas detalladas, que se hacen por las empresas con la intervención del Estado, lo cual es justo, puesto que las tarifas no son sino una consecuencia lógica de los privilegios de que gozan aquéllas, pues teniendo el monopolio, si quedaran en libertad de fijar los precios de los transportes, unas veces los pondrían muy elevados y otras podrían favorecer más á una industria ó á ciertos industriales en perjuicio de otros, con lo cual los intereses generales de la industria y el comercio quedarían altamente perjudicados.

No debiendo entrar á hacer un estudio acabado y completo de la legislación de ferrocarriles, nos limitaremos á transcribir por nota las disposiciones más importantes del Reglamento de ferrocarriles de 1878, remitiéndonos por lo referente á los demás preceptos, que son complementarios ó modificativos de este, á los

enumerados al final de las fuentes legislativas (1), en donde hacemos mención de las principales leyes, Reales decretos y Reales órdenes que hacen referencia á este punto (2), y cuyo conocimiento creemos es de gran utilidad práctica.

(1) Véase pág. 292 y siguientes, tomo I.

(2) Capítulo VIII del reglamento de 8 de Septiembre de 1878:

**DE LA RECEPCIÓN, TRANSPORTE Y ENTREGA DE LOS EQUIPAJES
Y MERCANCÍAS**

Los objetos que se transportan por los caminos de hierro se clasifican, para los efectos de este reglamento, del modo siguiente:

- 1.º Equipajes.
- 2.º Encargos.
- 3.º Mercancías.
- 4.º Ganados de todas clases. (Art. 105.)

Se comprende bajo la denominación de equipaje las prendas y efectos destinados al abrigo, adorno y aseo de los viajeros de su inmediato uso, á los libros y herramientas de su arte y oficio contenidos en baúles, cofres, maletas, arquillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos, almohadas, ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien á la vista sin embalaje alguno. (Art. 106.)

Los equipajes deberán transportarse en los mismos trenes que conduzcan á sus dueños, y se entregarán al terminar el viaje. (Art. 107.)

Se entiende por encargos todos los bultos sueltos que sin estar sujetos á la declaración de su contenido requieren un cuidado especial y se transportan con la velocidad de los viajeros. (Art. 108.)

Todos los efectos que no se comprenden en la clasificación de los artículos anteriores se designan con el nombre genérico de mercancías. (Art. 109.)

Corresponden á la cuarta clasificación el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrio, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, y las aves de corral y las de recreo colocadas en jaulas ó cajones con verjas. (Art. 110.)

Todo el que remita mercancías á las estaciones de los ferrocarriles hará la declaración previa de su número, peso, clase y calidad.

Se adoptarán medidas especiales de precaución para el transporte de aquellas que pudieran producir explosiones ó incendios, ó cuyo deterioro y contacto perjudique más ó menos á las demás. (Art. 111.)

Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de la empresa para recibir los efectos que deben transportarse, se tendrá por bien hecha y legalmente realizada.

No se considerarán como tales encargados los dependientes secundarios, exclusivamente destinados á los trabajos materiales y á las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones. (Art. 112.)

Legislación aplicable en materia de transportes por ferrocarril-

Las compañías están obligadas á facturar los bultos que se les presenten.

Para que se verifique siempre ordenadamente, la empresa llevará dos libros talonarios foliados, uno en que se anotarán los efectos que deben transportarse con la velocidad de los viajeros; otro donde se tomará razón de los que han de conducirse en los trenes de las mercancías.

En ambas constará el peso y el precio de transporte de los objetos por el mismo orden de las fechas con que aparezcan anotados en el registro, á no ser que el remitente consienta voluntariamente en su postergación.

Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado un talón donde se exprese el número de orden, clase, peso y precio del transporte, y el tiempo en que éste deba efectuarse. (Art. 113.)

La responsabilidad de las empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior comienza desde el momento en que se han hecho cargo de ellas en el local destinado á recibirlas, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro. (Art. 114.)

El Gobierno, de acuerdo con las empresas y previos los informes que estime convenientes, fijará las estaciones en las cuales deberán expedirse billetes de viajeros y facturar mercancías con destino á todos los puntos enlazados con ferrocarriles, aun cuando éstos pertenezcan á otras empresas, considerándose para los efectos del transporte como una sola línea, y para estos casos regirá la Real orden de 10 de Enero de 1863, como formando parte de este reglamento (Art. 115.)

El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de Banco, dinero, acciones de sociedades industriales, títulos de la Deuda pública ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar, exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representen, ya sea según su valor en venta, ya por el precio en que se los estime.

La falta de este requisito relevará de responsabilidad á la empresa en caso de sustracción ó extravío. (Art. 116.)

Cuando por sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto determinase la empresa registrarle, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si éstos, invitados por la empresa, no concurriesen al acto, se les citará al intento por escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la Autoridad competente. Si aun en este caso no asistiesen, se abrirá el bulto en presencia del escribano y los testigos.

Del reconocimiento y sus resultados se extenderá el acta correspondiente, que firmarán todos los presentes y autorizará el escribano en caso de asistencia de este funcionario, y en la cual se hará constar el lugar y la fecha del acto, el aviso dado al remitente ó su consignatario, su asistencia ó negativa á concurrir, la clase de la mercancía, su estado y número, circunstancias según la declaración, y las que tenga realmente,

les.—Con arreglo á la jurisprudencia, desde la publicación del Có-

tal cual aparezca y resulte de su examen al abrirse el bulto que la contenga, los nombres, vecindad, profesión ó cargo de los testigos (Art. 117.)

Extendida el acta de reconocimiento en los términos prescritos por el artículo anterior, la empresa le remitirá al Gobernador de la provincia para los efectos á que haya lugar en la vía gubernativa, sin perjuicio de pasarla también al Tribunal competente si diese ocasión á un procedimiento civil ó criminal. (Art. 118.)

No podrá la empresa retrasar el plazo señalado para remitir los bultos, según convenio con los remitentes, ni aun aduciendo el pretexto de registrarlos por sospecha de fraude ú otro motivo cualquiera, toda vez que el registro puede practicarse en el punto de su entrega.

Si del registro practicado no resultase falsa la declaración del remitente, serán de cuenta de la empresa todos los gastos que se ocasionen para cerrar de nuevo los bultos y dejarlos tal cual se encontraban antes de abrirlos. (Art. 119.)

El que haga una declaración falsa al remitir sus mercancías á la estación con el fin de satisfacer un derecho menor que el consignado en la tarifa, abonará desde luego á la empresa el doble del exceso que resulte, resarciéndola de todos los daños y perjuicios que le haya ocasionado. (Art. 120.)

Cuando la compañía reciba los efectos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad, entregándolas en la misma forma y con los sellos intactos al remitente ó su consignatario. (Art. 121.)

Á no preceder el pago al contado del transporte según tarifa, podrán negarse las empresas á conducir los embalajes vacíos, así como también las mercancías susceptibles de averiarse, las que necesiten de una segunda cubierta para conservarse, y, finalmente, las que por su escaso valor no basten á cubrir los gastos del transporte. (Art. 122.)

Tienen derecho las empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercancías que contienen.

Si el remitente, sin embargo, insistiese en que se admitan, tendrá la empresa obligación de conducirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposición con arreglo á las disposiciones vigentes en el resguardo expedido. (Art. 123.)

Cuando el resguardo ó carta de porte que la empresa debe dar á los interesados no hiciese mérito de su oposición á recibir las mercancías á que se refiere el artículo anterior, será responsable de las averías que en ellas resulten al verificar su entrega en los puntos á que van destinadas; pero aun en este caso podrá declinar la responsabilidad si prueba que el siniestro no le es imputable. (Art. 124.)

Los animales, mercancías y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de gran velocidad, saldrán en el primero que comprenda vagones de todas clases, siempre que hayan sido presentados al registro tres horas antes de la señalada para la partida. Estarán á la

ديو de Comercio de 1885, los derechos y obligaciones que nacen

disposición de la persona á que vayan dirigidos dos horas después de la llegada del tren.

Si no hubiese trenes con carruajes de todas clases que recorran el trayecto adonde van consignados, deberán transportarse en el primero que parta, sea exprés ó correo.

Cuando el transporte haya de verificarse á pequeña velocidad, la expedición se hará lo más tarde á las cuarenta y ocho horas de la entrada de los efectos, los cuales se pondrán á disposición de los consignatarios á las veinticuatro horas después de la llegada del tren. Para el transporte de los animales de tiro y silla se avisará con las horas de anticipación que se fije en las tarifas. (Art. 125.)

Las hojas de expedición entregadas por la empresa á los conductores de los trenes de mercancías harán fe en favor de los dueños que hubieren perdido su resguardo, siempre que identifiquen la persona. (Art. 126.)

Son aplicables los precios ordinarios de la tarifa á todos los paquetes ó bultos que, aunque embalados separadamente, constituyan una remesa de más de 50 kilogramos, con tal que sea hecha por un mismo individuo y dirigida á una persona.

Los encargos y los excedentes de equipajes con las mismas condiciones se considerarán como un solo bulto para la percepción de los precios que en tarifa especial tenga señalados.

No disfrutarán de estos beneficios las empresas de mensajerías y otros intermediarios de transportes, á no ser que los efectos por ellas remitidos estén embalados en un solo bulto. (Art. 127.)

Debiendo asimilarse á las clases que tengan más analogía para el pago de derechos las de las mercancías, animales y demás efectos que no se hallen comprendidos en la tarifa, podrán hacerse provisionalmente las asimilaciones por la misma empresa; pero sometiendo su examen desde luego al Ministerio de Fomento, que podrá modificarlas, admitirlas ó desechárlas, según le pareciese conveniente. (Art. 128.)

Siempre que un bulto contenga mercancías de diversa clase y comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de tipo para exigir el de transporte la que le tenga más elevado. (Art. 129.)

Las empresas podrán establecer dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, y sin perjudicar los puertos ó industrias nacionales en beneficio de los extranjeros, otras especiales entre determinados puntos de la línea, sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen en tre otros distintos. (Art. 130.)

Las empresas podrán reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un mínimo de toneladas, ó de los que ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte; pero en ningún caso podrán declinar la responsabilidad que les impone este reglamento por su mal servicio. (Art. 131.)

Toda reducción ó condición especial otorgada á favor de uno ó muchos

del contrato de transporte por los ferrocarriles se rigen en primer

remitentes será extensiva á todos los que lo pidan, sujetándose á iguales condiciones. (Art. 132.)

Siempre que una empresa conceda á uno ó más remitentes reducción en los precios de tarifa, dará cuenta al Gobierno de las condiciones con que lo verifique.

La empresa abrirá un registro en que se inscriban estas condiciones, el cual se exhibirá á los particulares cuando lo soliciten. Este registro será foliado y rubricado por el jefe de la Inspección mercantil. (Art. 133.)

Cuando existan tarifas especiales para el transporte de determinadas mercancías, se dará conocimiento á los remitentes al tiempo de facturar, á fin de que puedan optar por la que más les convenga. (Art. 134.)

Toda alteración en los precios de tarifa deberá ponerse en conocimiento del Gobierno con un mes de anticipación al día en que deba publicarse, y se comunicará á los Gobernadores de las provincias atravesadas por el ferrocarril, quienes dispondrán se les dé publicidad quince días antes del en que deba comenzar á regir la nueva tarifa. (Art. 135.)

Los precios prefijados para el transporte de mercancías, en virtud de las tarifas especiales, no podrán aumentarse sino transcurrido un año á contar desde su publicación. (Art. 137.)

El retraso en el transporte dará derecho á indemnización de daños y perjuicios, salvo los casos de fuerza mayor. (Art. 137.)

La prueba de los casos de fuerza mayor corresponde á la empresa, y mientras no lo verifique, quedará subsistente su responsabilidad. (Artículo 138.)

No se tendrá por caso de fuerza mayor el robo sino cuando la empresa haga constar que hizo cuanto le fué posible para impedirlo; tampoco el incendio, si no prueba que ni fué ocasionado por la imprudencia ó descuido de sus empleados, ni por la insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte. (Art. 139.)

Sujetándose á las formalidades y condiciones que prescriban las Aduanas, podrán las empresas de los ferrocarriles que terminan en las fronteras ó puertos marítimos sustituir al precinto de los bultos el de los carruajes que transporten. (Art. 140.)

La empresa que ha realizado una conducción sin dar lugar á reclamaciones de ningún género, tendrá acción por los gastos de transporte y custodia de las mercancías conservadas en buen estado contra los consignatarios ó sus remitentes

A falta de pago, se procederá en este caso con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio (Art. 141.)

Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación de los embalajes, siempre que la empresa acredite haberlo hecho para la buena conservación de las mercancías, que de otra manera se habría perdido ó deteriorado. (Art. 142.)

Toda acción cuyo objeto sea puramente mercantil, dirigida contra las

término por sus disposiciones, siendo supletorios los preceptos

empresas y relativa á los transportes, se entablará ante los Tribunales. (Art. 143.)

Las disposiciones legales que someten á comprobación los pesos y medidas de los comerciantes é industriales en sus almacenes, tiendas y talleres abiertos al público, son aplicables á las empresas de ferrocarriles en cuanto tengan relación con los transportes. (Art. 144.)

Las empresas serán siempre responsables de la sustracción ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de los extraños que concurren á sus oficinas. (Artículo 145.)

Si la empresa alquilase todo el espacio de uno de los vagones de sus trenes para el transporte de mercancías, y no interviniera ni directa ni indirectamente en su carga y expedición, no responderá de los extravíos ó deterioros que pudieran ocurrir, quedando libre de toda responsabilidad. (Art. 146.)

En caso de pérdida ó avería de los efectos transportados, no podrá la empresa primeramente encargada de su conducción reclamar contra las que la sucedan en el transporte, si no prueba que se los entregó en buen estado. Se consideran todas las compañías de ferrocarriles ligadas entre sí, sin solución de continuidad, como una sola para todos los efectos de contratación en materia de transportes. (Art. 147.)

Las empresas no son responsables de las mermas naturales de las mercancías cuando no excedan de las proporciones ordinarias ni puedan atribuirse á dolo ó incuria. (Art. 148.)

En el caso de que las mercancías no lleguen á su destino bien conservadas y en el plazo convenido, tiene derecho el dueño ó el consignatario á exigir la responsabilidad á la empresa que haya faltado á estas condiciones.

Pueden igualmente reclamarla cuando rotulados los bultos con toda claridad ó precisión, sin que puedan dar lugar á dudas, se hicieron su entrega á persona distinta de la que debe recibirlos. (Art. 149.)

El retraso injustificado de los trenes de viajeros será siempre penado con arreglo al art. 12 de la ley de 23 de Noviembre de 1877 cuando exceda de diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido para los exprés y correos, y veinte minutos en igual trayecto para los mixtos. También serán penadas con multas las compañías sin perjuicio de la responsabilidad civil, cuando en el servicio de mercancías, el extravío ó avería en el transporte de las mismas sea debido á abandono ó incuria, y cuando los retrasos excedan de una cuarta parte hasta el doble del plazo reglamentario ó convenido para la entrega. (Art. 150.)

Si sólo una parte de las mercancías fuese entregada por la empresa en el plazo prescrito en este reglamento, la otra dará ocasión al resarcimiento de daños y perjuicios; pero esto alcanzará á las dos cuando el consignatario justifique la imposibilidad de utilizar la una sin la otra.

Se exceptúan los casos fortuitos y de fuerza mayor, los cuales han de

contenidos en la ley de Policía de aquéllos de 23 de Noviem-

ser comprobados en el mismo día y lugar en que ocurran, y no por certificados obtenidos posteriormente y después de comenzadas las actuaciones, á no ser que una perturbación del orden público haya impedido á las Autoridades el libre ejercicio de sus funciones. (Art. 151.)

Si el dueño de bultos ó paquetes momentáneamente extraviados hubiese sido indemnizado de su pérdida, podrá la empresa, cuando fueren recobrados, citarle para presenciar su apertura; y hecha su entrega, recobrará la cantidad que satisfizo, abonando los daños y perjuicios por el retraso.

Si del reconocimiento de los efectos resultare un fraude cometido por el dueño en sus declaraciones, la empresa tendrá á su vez derecho al resarcimiento de daños y perjuicios, debiendo dar conocimiento del hecho á los Tribunales de justicia. (Art. 152.)

Las empresas podrán establecer servicios ordinarios de transporte para facilitar la comunicación de las poblaciones con las estaciones inmediatas.

Quedarán, sin embargo, en libertad los interesados de verificar el transporte empleando carruajes propios ó personas de su confianza, si lo creyeran oportuno; pero en este caso lo advertirán así al realizar la entrega de sus bultos en las estaciones.

La empresa entonces dará aviso de la llegada de los trenes al consignatario en el término que señala el art. 126, para que pueda recoger los efectos de su pertenencia.

Transcurridas las cuarenta y ocho horas que se conceden al efecto, si no acudiese á sacar de la estación las mercancías, empezarán desde entonces á devengar derechos de almacenaje. (Art. 153.)

También podrán establecer las compañías tarifas combinadas con otras empresas de transportes terrestres ó marítimos, con la condición de aplicar en sus líneas los mismos precios cuando los objetos vayan destinados á los puntos favorecidos por la tarifa, aun cuando los remitentes hagan por su cuenta los transportes por tierra ó por agua, empleando carruajes ó embarcaciones propias. (Art. 154.)

La persona á quien se dirija una mercancía no podrá negarse á recibirla, aun en día festivo, si se hallase en su domicilio cuando le sea presentada. (Art. 155.)

El consignatario que quiera comprobar el peso de las mercancías que se han entregado abonará los gastos del repeso, siempre que, teniendo en cuenta lo prescrito en el art. 148, resultase conforme con el expresado en la carta de porte.

Si no hubiese esta conformidad, los gastos ocasionados serán de cuenta de la empresa. (Art. 156.)

El reconocimiento de los bultos se verificará judicialmente cuando el consignatario lo exija.

Los peritos para este acto harán constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos, su peso, marca y número, la naturaleza y can-