

Y
1754
1893

Cuadro Sinoptico de Derecho Comercial Maritimo

1893

1754

CUADRO SINOPTICO

DE

DERECHO COMERCIAL MARITIMO

Y PROGRAMA

DEL CURSO DE DERECHO MERCANTIL EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL

POR

mo

Ramón Guerra Azuola



BOGOTÁ

IMPRESA DE ECHEVERRIA HERMANOS

1893

CUADRO SINÓPTICO
DE
DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO

(Los números indican los artículos del Código)

PRELIMINAR

Bajo el nombre de *comercio marítimo* se comprende el que se hace con los puertos extranjeros y en las costas de la República entre sus diversos puertos; si éstos están habilitados para la exportación, el comercio se llama *de cabotaje*, si no lo están, se llama *costanero*. También se dice de cabotaje el que se verifica entre un puerto habilitado y otro que no lo es (1, 3).

NAVES

Se llama *nave* toda embarcación, sea cual fuere su tamaño y la manera de navegar; bajo tal denominación se comprende el casco y la quilla, y los aparejos y accesorios (5). *Aparejos* son los mástiles, anclas, cables, jarcias, velamen, botes y demás elementos indispensables para las maniobras de la navegación (6).

Aunque las naves son muebles, las disposiciones que regulan los derechos y obligaciones que de ellas nacen, establecen diferencias notables con los demás bienes muebles (7). La nave conserva su identidad aun cuando por reparaciones sucesivas se cambien todas las partes que la forman. Por el contrario, desbaratada una nave y vuelta á construir, se considera nave distinta, aunque sus elementos sean los mismos (8).

Para que una nave se repunte colombiana es preciso que esté matriculada (9), y tenga una patente, como lo dispone el Código Fiscal.

El dominio de las naves se adquiere por todos los modos señalados en el Derecho Civil, y además por el apresamiento y comiso, con las modificaciones siguientes (10). Para la prescripción ordinaria se requiere el transcurso de diez años, y para la extraordinaria el de treinta (11). La construcción debe probarse con la patente de que se ha hablado arriba, y la venta con escritura pública registrada, salvo que la nave mida menos de diez toneladas (18). El vendedor está obligado á insertar

en la escritura la relación de las deudas privilegiadas que afecten la nave, so pena de ser tenido como de mala fe (19). Son deudas privilegiadas sobre la nave ó su precio: los costos de salvamento y el salario de los lemanes; los derechos de puerto; los gastos de conservación y salario de los guardianes; el arrendamiento del almacén en donde hayan estado custodiados los aparejos y pertrechos; los desembolsos y sueldos del capitán, y los salarios de los oficiales y marineros en el último viaje; las deudas contraídas por el capitán en el último viaje en beneficio de la nave; lo que se deba al último vendedor por el precio de la nave, y á los proveedores, artesanos y obreros por las últimas reparaciones; las cantidades prestadas á la gruesa ventura sobre el casco para repararlo; las primas de seguros por mercancías ú objetos perdidos en el último viaje (20). Para probar estas deudas sólo se admiten, según el objeto: certificaciones de las autoridades que hayan intervenido, liquidación del rol de la tripulación, escrituras otorgadas por el capitán, y las pólizas de seguros (24). En el caso de que la nave sea concursada, los créditos serán graduados en el orden que queda mencionado, y si hubiere varios créditos de idéntica naturaleza, se pagarán á prorrata en el puesto que les corresponda (22). Si el concurso fuere contra el dueño de la nave, los acreedores expresados tendrán privilegio sobre el precio de ésta, pero no sobre lo que deban pagar los aseguradores (23).

Fuera de los modos de extinguirse las obligaciones reconocidas por las leyes civiles, los privilegios que acaban de enumerarse se extinguen por la venta de la nave, hecha judicial y extrajudicialmente (25). Para la venta judicial se requiere remate público, precedido de pregones dados durante tres horas en los días primero, sexto, duodécimo y décimo octavo anteriores, y de avisos por carteles y periódicos durante esos diez y ocho días (35). Las ventas extrajudiciales no extinguen los privilegios dichos sino al ponerse la nave en nuevo viaje; mientras tanto los acreedores pueden solicitar la rescisión de la venta (26). Si la venta se hubiere hecho estando la nave en viaje, los acreedores conservan sus derechos mientras aquélla no emprenda nuevo viaje (27); siendo de notarse que pueden hacer valer esos derechos en cualquier puerto de la República en donde la nave se encuentre (28). Se dice que una nave está en viaje desde que obtenga de la autoridad respectiva del puerto la licencia de *darse á la vela* (27), y desde ese momento no puede ser embargada; pero puede exigirse fianza de que regresará y pagará sus deudas (29). Las naves extranjeras pueden ser embargadas (31), y en todo caso el embargo requiere la práctica de un riguroso inventario (32). Los capitanes no pueden vender por sí mismos las naves que manejan, ni aun en el caso de completa inutilización, debiendo siempre ocurrir á los jueces civiles de los puertos, y á los cónsules colombianos si los hubiere (33, 34).

PROPIETARIOS DE LAS NAVES

La propiedad de una nave no trae consigo la calidad de comerciante en el dueño; de manera que si los dueños son dos ó más, éstos no forman una sociedad mercantil, sino una comunidad civil, aunque sujeta á las disposiciones que van á expresarse (39). Los extranjeros pueden ser dueños de naves colombianas, pero quedan sometidos á las leyes de este país (38). Los dueños pueden ser administradores de la nave, si acaso son comerciantes; no siéndolo, están obligados á nombrar quien la administre (40), dándole las facultades del caso por medio de escritura pública debidamente registrada.

En caso de que los condueños de la nave no hayan estipulado de antemano el modo y términos de administrarla, acordarán sus resoluciones por mayoría de votos, entendiéndose por tal la que reúna más de la mitad del valor de la nave. En caso de empate, decidirá el juez, menos cuando se trate de decidir si se continúa el armamento ó se desarma, pues el empate supone la aprobación del armamento (43). Están sujetas á la resolución por mayoría las cuestiones sobre armamento, equipo y aprovisionamiento de la nave, el nombramiento de administrador y todo lo concerniente á la existencia y uso de la misma; pero no lo relativo á la venta de ésta, ni á su seguro, ni á la expedición de cargamentos por cuenta de todos los condueños (44), porque cuando alguno quiera que se venda, los otros tienen el derecho de comprar (45); el seguro incumbe sólo al naviero ó capitán (89), y las expediciones son actos de comercio sujetos á leyes especiales. Hallándose la nave en el puerto de su procedencia, los gastos de reparación son de cuenta de los dueños (47), á prorrata del interés que tengan en ella (48), previo acuerdo sobre las refecciones que necesita (49).

PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARITIMO

Las personas que intervienen en el comercio marítimo son: el naviero, el capitán, el piloto, el sobrecargo, y los hombres de mar, de todos los cuales hay que tratar en este estudio.

Naviero es el que, por cuenta propia ó ajena, apareja, pertrecha y expide la nave, percibiendo las utilidades y soportando las responsabilidades que la afecten (53). Sus atribuciones son: nombrar el capitán; elegir, á propuesta de éste, los hombres de mar; celebrar todos los contratos á que dé lugar la administración de la nave; dar las instrucciones que crea necesarias, y despedir al capitán y á los hombres de mar, sin necesidad de expresar el motivo (55). Son motivos legales para despedirlos: la inhabilitación para el servicio, la desobediencia, el abandono de la guardia, la embriaguez, el daño causado á la nave ó á la carga, y la perpetración de algún delito (63). Si la despedida se verifica antes de la salida de la nave, el despido

tendrá sólo derecho al pago del sueldo devengado; pero si tiene lugar estando en viaje, se le deberá también el sueldo proporcional al tiempo que tarde en volver al puerto en donde fué contratado (57, 61).

El naviero está obligado: á pagar al capitán y á los demás tripulantes sus sueldos, en los términos expresados; á devolver al capitán las cantidades invertidas en beneficio de la nave, y á pagar las deudas contraídas por él con el mismo objeto durante el viaje; á responder civilmente de los hechos del capitán y de la tripulación que merezcan pena para el que los ejecutó; á cumplir los contratos hechos por el capitán; y á indemnizar á los cargadores los daños provenientes de haber cargado la nave en demasía (56).

Cesa la responsabilidad del naviero, si los hechos del capitán no fueron concernientes á la navegación, ó si infringieron las obligaciones que la ley le impone en interés público, ó si el que cobra el daño es cómplice en esos hechos (67). Puede librarse también de responsabilidad haciendo abandono de la nave y los fletes (70), por medio de instrumento público, notificándolo á los acreedores (79), haciéndose, eso sí, responsable si otro fuere el dueño de dicha nave (70). Este abandono no podrá libertarlo de las obligaciones que contraiga el capitán, con poder especial, en favor de la carga (72), ni tampoco de sus propias obligaciones, en el caso de ser uno mismo *naviero y capitán* (73). El abandono puede hacerse aun en el caso de haberse embargado ó perdido la nave (75, 76), y conserva el derecho á percibir el sobrante que hubiere entre el precio que se obtenga y el montante de las deudas (77).

Capitán es el jefe superior de la nave, á quien están subordinados la tripulación y los pasajeros (80); representa al naviero y á los dueños del cargamento, y es el delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave, y de la vida de los pasajeros (81). En consecuencia, no puede ser capitán sino el mayor de edad que compruebe haber navegado cinco años como piloto ó segundo jefe de algún buque de guerra ó mercante (83). El es el encargado de hacer cumplir las leyes fiscales y de policía de los puertos (82), y tiene las siguientes facultades: proponer al naviero las personas que deban componer la tripulación; despedir á éstas sin necesidad de expresar el motivo; dictar las órdenes necesarias para el gobierno de la nave, imponiendo á los transgresores las penas que señalen las leyes y reglamentos de marina, y arrestando á los que cometan algún delito; disponer, en ausencia del naviero, las reparaciones que necesite la nave, tomando para ello dinero á la gruesa ventura, previa información ante un Juez, ó ante un Cónsul colombiano, y contratar el flete de la nave; girar letras á cargo del naviero; hacer echazón de la carga y aparejos que fuere necesario para salvar la nave; vender en pública subasta y con autorización judicial la carga necesaria para gastos urgentes; obligar al piloto á que varíe el rumbo; y autorizar en

el alta mar los testamentos y las partidas de defunción y nacimiento que ocurran (89).

El capitán tiene que llenar obligaciones antes de ponerse en marcha, durante el viaje, y al regreso. Antes de emprender viaje debe: hacer un examen prolijo de la nave; proveerse de patente, rol de tripulación, boleta de sanidad y demás documentos necesarios; poner la nave franca para recibir la carga, teniendo la tripulación arreglada y vigilando por sí mismo la operación; inventariar las provisiones, aparejos y enseres, insertando todo con la debida claridad en los libros que debe llevar, llamados *Diario de navegación*, de *Cuenta y razón* y de *Cargamentos*, y remitir al naviero copia de esas anotaciones; por último, darse á la vela tan pronto como reciba la licencia de la autoridad (90). Para el cumplimiento de estas obligaciones debe tener presente que el examen de la nave se hace por peritos nombrados por el capitán del puerto, y se consigna en una diligencia asentada en el *Diario de navegación*; que el rol de la tripulación comprende el nombre de la nave y el del capitán, oficiales y hombres de mar, con indicación de su procedencia, edad, estado, domicilio, empleo en la nave, y salario que gana, el puerto de salida y el de destino, y el nombre de los pasajeros (91); que en la recepción de la carga el capitán tiene facultad de rechazar las mercancías averiadas ó mal acondicionadas, y devolver las que se introduzcan clandestinamente (90); que el inventario dicho se asienta en el libro de *Cuenta y razón*, lo mismo que las pérdidas de objetos, los gastos que se hagan y las cantidades que se reciban, etc. (93); y finalmente, que las notas relativas á la carga embarcada y desembarcada se asientan en el libro de *Cargamento* (94).

Durante el viaje debe el capitán conservar el orden y cuidar de la salud de la tripulación y pasajeros, y del buen estado de la carga; dirigir las maniobras; defender el buque; protestar contra el apresamiento, detención ó embargo que sufra la nave; ajustar el rescate de ella; hacer igualmente protesta en caso de naufragio ó avería; promover la venta de la nave, ó su abandono en caso de inhabilitación, salvando los objetos más valiosos del cargamento, y previa consulta á los oficiales del buque; arribar á puerto neutral, en caso de declararse la guerra después de su salida (98); hacer día por día las observaciones náuticas precisas y anotarías en el *Diario de la navegación* (92); y finalmente, dar al naviero todas las noticias que pueda comunicarle.

Al terminar el viaje debe el capitán: avisar al naviero su regreso y á las respectivas autoridades y funcionarios las novedades ocurridas á la nave ó al cargamento, y á los pasajeros y tripulación; entregar la carga á sus consignatarios, y en su caso al juez competente; dirigir el desarme de la nave, haciendo inventario de todo; y rendir cuentas al naviero (99).

Se prohíbe al capitán: faltar á su contrato con el naviero, ó buscarse reemplazo sin acuerdo de aquél; diferir el viaje, ni

aun por inhabilitación de los oficiales ó marineros, pues debe reemplazarlos con otros que no estén comprometidos con nave extraña; recibir más carga que la correspondiente á la cabida de la nave, ó que contenga efectos de ilícito comercio, ó que le pertenezca á él mismo, salvo arreglos con el naviero ó fletador; tomar dinero á la gruesa ventura sobre el cargamento, ni tampoco sobre la nave si lo hace en beneficio de sus propios negocios; tomar rumbo contrario al que debía; desamparar la nave aun en el mayor peligro mientras haya esperanza de salvarla; manifestar á los interesados cuáles mercancías se echaron al mar, á menos que el Juez ó Tribunal se lo permitan; y dejar en puerto extranjero alguno de los hombres de mar (100).

El capitán es responsable, civil y criminalmente, de todos los daños y perjuicios que cause, hasta por culpa leve (101 á 107).

Piloto es el encargado de dirigir la nave por el rumbo preciso, y es deber suyo proveerse de cartas de navegación, libros é instrumentos á propósito, y hacer las observaciones astronómicas, anotándolas en el cuaderno de brújula ó bitácora (109, 110). Le es prohibido variar el rumbo de la nave contra el parecer del capitán (111), y responde de los daños que cause por impericia, descuido ó imprudencia (112). Como segundo jefe de la nave reemplaza al capitán por muerte, ausencia ó inhabilitación de éste, salvo estipulación en contrario (108).

Contramaestre es el jefe inmediato de la tripulación, á quien toca mandar las maniobras y distribuir el trabajo dentro de la nave (115). Debe, por lo mismo, mantenerla expedita, conservando el orden en los tripulantes, en la carga y en los aparejos (116). El toma la dirección de la nave en caso de faltar el piloto (114), y es responsable de los daños que se causen por su culpa (117).

Sobrecargo es un factor del naviero ó del cargador (118), constituido por poder especial (119), y que tiene por encargo, ó ejercer la administración económica de la nave, ó cuidar la carga, según de quien haya recibido su nombramiento. Se le prohíbe hacer negocios por su cuenta, á menos que haya estipulación en contrario (123).

El término *hombres de mar* comprende los oficiales, marineros y grumetes de una nave (124). Si en el contrato en que se ajuste su servicio se estipula un salario periódico, hay arrendamiento de servicios; si lo hacen *al flete ó á la parte*, se hacen socios del naviero (126). El compromiso debe constar en una acta inserta en el libro de *Cuenta y razón*, firmada por los otorgantes, y de ella puede darse copia á los interesados (127). El que se concertare en dos ó más naves será obligado á devolver á la primera con quien contrató lo que hubiere recibido á cuenta de servicios y lo que cueste conseguir reemplazo (130). El que enfermarse durante el viaje tiene derecho á su salario hasta el regreso al puerto de partida, y los gastos de curación debe hacerlos la nave, con esta diferencia: si la enfermedad vino por

culpa del enfermo, éste debe reintegrar los dichos gastos; si provino del servicio ordinario, son de cuenta del naviero; y si de servicio extraordinario, entran en parte de las averías sufridas (134). El que muera en defensa de la nave será considerado como vivo para el pago de sus salarios y retribuciones (135). Si muriere por otra causa, sólo tendrá derecho á sus salarios hasta el día de la muerte; si su contrato era por una cantidad fija, se le dará la mitad de ella, si ocurre la muerte en el viaje de ida, y la totalidad si al regreso; si el ajuste fué *al flete ó á la parte*, se le computará todo lo que le corresponda (136). En caso de apresamiento ó pérdida total de la nave, los hombres de mar no tienen derecho sino á retener lo que hubieren recibido á cuenta. Si la pérdida no es total, lo que produzcan sus restos queda afecto al pago de los salarios (138), y de la gratificación que se deba á los que los salvaron (139).

El hombre de mar puede rescindir su empeño: por variación del destino de la nave; por la declaratoria de guerra con la nación adonde se dirija; por epidemia en el puerto de desembarque; por la muerte ó despedida del capitán antes de emprender viaje; por falta de convoy si se hubiese estipulado; por enfermedad que lo inhabilite; y por maltrato ó falta de alimentos. La rescisión la solicitará en cualquier puerto (142), y sólo por estos motivos se le permite demandar al capitán durante el viaje (143).

Las obligaciones del hombre de mar son: embarcarse cuando se le exija; obedecer las órdenes de los superiores; no salir de la nave sin licencia; defenderla en todos los peligros; dar las declaraciones del caso para comprobar averías etc., y descargar y desarmar la nave, concluido el viaje (145). Estas obligaciones se extinguen por la expiración del término estipulado; la muerte ó despedida del obligado; la venta, apresamiento, ó naufragio de la nave; y por la revocación del viaje (147).

Son causas justas de revocación de viaje: la declaración de guerra entre Colombia y la nación adonde se destine la nave; el bloqueo del puerto de descarga, ó la prohibición de introducir en él los objetos cargados; el embargo de la nave y las averías que le sobrevengan (152). La revocación por cualquiera de estos motivos exime al capitán y al naviero de pagar indemnizaciones y salarios á los hombres de mar (151), mientras que si se hace por otra causa, debe pagárseles el sueldo de un mes, ó lo que corresponda á ese tiempo, ó la mitad, según se hayan ajustado por meses, ó por una cantidad fija, ó al flete (148).

FLETAMENTO

Fletamento es un contrato por el cual el naviero ó quien haga sus veces alquila la nave para trasportar cargas ó personas de un puerto á otro. La persona que da la nave se llama *fletante*, el que la carga *fletador*, y el precio del servicio *flete*

(160). El alquiler de la nave puede ser total ó parcial. En el primer caso el flete debe ser también total, ó alzado, y se excluye en él la cámara del capitán, y el espacio necesario para la tripulación, aparejos y vitualla (161). El fletamento parcial es puro cuando se reduce á una parte de la nave, ó á trasportar cierta carga considerada por su peso, ó por su volumen (162); y condicional cuando se compromete á trasportar alguna cosa siempre que se consiga completar la carga dentro de un plazo (163). Los fletamentos celebrados en Colombia se someten á este Código aunque la nave y el capitán sean extranjeros (165).

El fletamento vale, sea que lo celebre el naviero (165) ó el capitán, salvo el derecho del primero para cobrar perjuicios al segundo, si su intervención fué indebida (166). Fletador puede ser cualquiera que sea capaz de obligarse (167).

Cuando el flete exceda de doscientos pesos, el fletamento debe constar por escritura, pública ó privada, llamada póliza (168), la cual debe contener el nombre y domicilio de los otorgantes; la clase, porte y nombre de la nave, según su matrícula; la carga que deba trasportarse, con designación de los puertos de recibo y entrega; el precio, términos del viaje, y los demás puntos del convenio (171).

El *fletante* queda obligado á poner la nave lista para navegar á disposición del fletador en el tiempo y circunstancias convenidos (178), bajo la responsabilidad de daños y perjuicios si hubiere retardo (180); del mismo modo que el fletador los deberá si el retardo es suyo (190). En el fletamento total el fletante no tiene derecho de introducir carga extraña, aunque el fletador no tenga toda la que la nave pueda llevar (181), á no ser que éste lo autorice; pero aun en este caso el flete que él estipule para la carga que consiga no puede ser más bajo que el del primer convenio (183). Sin embargo, si la carga del fletante no llenare las tres cuartas partes de la capacidad de la nave, estará obligado á subrogar por otra más pequeña (188), ó á permitir que se embarque la carga que falte, ó á ponerse en marcha (189) sin dilación (§ 11. 90). En el fletamento parcial también debe darse á la vela al tener las tres cuartas partes de la carga, pudiendo demorarse hasta ocho días (187). En uno ú otro caso el fletante tiene derecho de rechazar la carga que clandestinamente se haya embarcado, ó de llevarla al más alto flete que haya obtenido en ese viaje. En el primer caso el costo del desembarque es de cuenta del dueño de la carga (184); y si el hecho se nota estando ya en vía, el desembarque puede hacerse en cualquier puerto, depositándola en persona abonada, y dando aviso al dueño (185).

El fletante que contratado para tomar carga en otro puerto, no la recibiere dentro del plazo estipulado, dará aviso al fletador y aguardará sus instrucciones (192). Si no las recibiere dentro de un término prudencial, podrá buscarse otro fletamento, y al no conseguirlo volverá al puerto y cobrará el flete íntegro, ó la parte que le falte sobre el que hubiera consigui-

do (193). Llegada la nave al puerto de su destino, el fletante debe descargarla, y entregar la carga con cuenta y razón, contestando á los cargos que los dueños puedan hacerle dentro de setenta y dos horas de la entrega (194 á 198).

El *fletador* puede subarrendar la nave, aun por mayor flete del que él tenga que pagar (199), y sus derechos no se extinguen por la venta de la nave (200). Su obligación principal, fuera de la de pagar el flete, consiste en cargar y descargar en el plazo estipulado, con las estadías y sobreestadías convenidas (201, 202). No habiéndose limitado el peso de la carga, puede aprovechar toda la capacidad libre de la nave (203), excluyendo las cosas de ilícito comercio, so pena de perjuicios, que pagará él solo, ó mancomunadamente con el fletante si éste consintió el fraude (207). En el fletamento parcial los fletadores serán preferidos en el orden de fechas de sus contratos, y si todos llevan igual fecha, se prorrateará la carga, indemnizando el fletante los perjuicios que cause (204). Por el contrario, el fletador que no embarque la carga comprometida, pagará el perjuicio que le cause al fletante (205, 208). Las arribadas forzosas no dan derecho al fletador para cobrar perjuicios, sino únicamente para descargar la nave, pagando íntegro el flete si lo hace dentro de los treinta días siguientes á la arribada, ó la parte proporcional á la distancia recorrida si ha trascurrido más del término dicho (209). Esta misma proporción se verificará en el caso de que la nave no pueda utilizarse y el capitán tenga que tomar otra ó depositar la carga en el puerto de arribada (210). Pero si el fletador llegare á probar que la nave no se hallaba en estado de navegar cuando se comprometió con él, podrá pedir indemnización de perjuicios sin pagar flete alguno, y no obstante la diligencia de visita practicada por la autoridad (212). Si por su voluntad descargare la nave antes de llegar al puerto convenido, deberá pagar todo el flete estipulado (215); sin embargo, los otros fletadores, caso de haberlos, podrán oponerse á la descarga, si ofrecen comprar las mercancías que se intentan sacar, pues en este caso el dueño de ellas deberá dejárselas al precio de factura (214). Si la descarga se efectuase antes de emprender viaje, el fletador deberá pagar la mitad del flete convenido y los gastos de la operación (213).

Se causa flete aunque las mercancías se pierdan por haberlas vendido el capitán por necesidad urgente, ó botándolas al mar para salvar la nave y el resto del cargamento, ó por vicio propio de dichas mercaderías. Se debe igualmente por el exceso del peso que tengan sobre el convenido (219). Por el contrario, debe devolverse el flete que se hubiere anticipado por las mercaderías perdidas por naufragio, ó por robo de piratas ó de enemigos (220); ó salvadas sin la intervención del capitán (222).

El flete es exigible desde que se pone la carga á disposición del respectivo consignatario (223). Pero el capitán no tiene el derecho de retención para asegurar el pago, pudiendo única-

mente pedir el depósito de la carga con ese fin (226), pues por regla general el cargamento está afecto á ese pago, y al de las indemnizaciones á que hubiere lugar, con tal que se hagan valer los derechos dentro de los treinta días siguientes á la descarga (228). Pasado ese término, los créditos dichos dejan de ser privilegiados; y si durante él algunas mercaderías cambian de dueño legalmente, sobre ellas no grava la responsabilidad de que se habla (228). El fletante no tiene obligación de recibir mercaderías en pago, aunque los fletadores tengan derecho de hacer abandono, con ese fin, de los líquidos existentes en vasijas que hayan perdido más de la mitad de su contenido (224).

El fletamento se rescinde por las mismas causas por las que puede revocarse el viaje (229 y 152), y para el flete se observarán las siguientes reglas: si la rescisión se efectuase antes de emprender viaje, no se debe flete alguno, salvo estipulación sobre estadías, y la descarga es de cuenta del fletador (230). Ocurriendo durante el viaje, se deberá el flete proporcional á la distancia recorrida, ó el que corresponda al viaje de ida (233 á 235); pero debe advertirse que si la rescisión proviene de inconvenientes ocasionados por impericia ó faltas del capitán, los cargadores no deberán flete alguno, y podrán demandar perjuicios (236). En los demás casos de suspensión de viaje, el flete queda reducido al que se compute por sólo la ida (232 á 234).

Conocimiento es la escritura privada que comprueba el fletamento (238). En él debe constar el nombre de la nave con todas las circunstancias que la den á conocer; los de los contratantes, con sus respectivos domicilios; la carga objeto del transporte, con todas sus señales; los puertos de carga y descarga; el flete y capa convenidos, y las firmas del capitán y cargador (239). Deben extenderse cuando menos cuatro ejemplares para distribuirlos entre el naviero, el capitán, el cargador y el consignatario; pero pueden darse más si el cargador lo exige (240) presentándoselos al capitán para la firma dentro de veinticuatro horas de concluida la carga (241). El conocimiento es transmisible por endoso, por tradición ó por cesión, si se ha destinado á la orden, al portador, ó á favor de persona determinada (243); y en todo caso debe devolverse al capitán al tiempo de desembarcar la carga (245, 250), ó asegurar á éste que se cumplirán las obligaciones consiguientes (246, 249), so pena de pagar todos los gastos del depósito, si el capitán tuviere que recurrir á ese medio para obtener la descarga de la nave (248, 99, § 5). El conocimiento hace fe entre los contratantes (253, 254), sin que valga la excepción de que fué firmado en confianza (257). En el caso de que ocurran varios portadores de conocimientos de unas mismas cargas, el capitán ocurrirá al depósito de ellas (251, 252).

PASAJEROS

El pasajero debe embarcarse en el día y hora convenidos, sin poder ceder su derecho á otro sin consentimiento del capi-

tán (264), ni volver á tierra sin su licencia (263). Pero puede desistir del viaje, antes de emprenderlo, pagando medio flete (265); y si acaso muriese, sus herederos no tienen obligación de pagar sino los costos anticipados que pudieran haberse hecho para su manutención (271). Por regla general la manutención del pasajero es de cuenta de la nave que cargue más de diez toneladas (260); pero en caso de demora por avería durante el viaje, cesa esa obligación en dicha demora (267). No le es permitido al pasajero hacerse desembarcar en puerto distinto del convenido; pero en caso de ser atacado de enfermedad contagiosa, el capitán debe desembarcarlo en lugar habitado (268). Lo propio podrá hacer con el que se haya embarcado clandestinamente (261). El pasajero está obligado á auxiliar al capitán cuando el caso lo pida (275), y tiene derecho á que éste cuide los objetos que le entregue de los que lleve consigo (273). Dichos objetos están afectos al pago del pasaje y gastos (284); bien que el del pasaje está subordinado al evento del arribo de la nave al puerto convenido (270), menos en el caso de muerte durante el viaje (271). El pago del pasaje no se extiende á los que nazcan en la nave durante el viaje (272).

AVERIAS

Se llama avería cualquier daño que sufran la nave ó las mercaderías, desde el embarque hasta el desembarque, y los gastos extraordinarios ocasionados por la necesidad de salvar la una ó las otras, ó todas juntas (277). Los gastos ordinarios, como el de pilotaje, lanchas, remolques, derechos de puerto etc. son siempre de cargo del naviero (278). Hay dos clases de avería, que son: la gruesa ó común y la simple ó particular (280).

Avería gruesa es el daño deliberado y voluntario que se causa á la nave y carga para salvarlas de algún peligro, y el que viene como consecuencia del sacrificio (281). Son de esa clase las cosas que tengan que darse como rescate, y los sueldos y gastos en caso de apresamiento; los daños por causa de un combate y los gastos en armas y municiones, y curación de los heridos con su manutención; los aparejos y útiles de la nave que fuere preciso sacrificar en beneficio común, lo mismo que las mercaderías que se arrojan por alijar la embarcación, y los daños que estas operaciones causen (282, 319). El valor de estos daños es de cuenta de la nave y de las mercaderías que se salven, y será pagado por sus respectivos dueños, computándose: en la nave, el valor que tenga y el flete íntegro á que tenga derecho, y en las mercaderías, las existentes y las sacrificadas, las especies metálicas y demás valores embarcados (284), con excepción de las municiones de guerra, la ropa usada y las mercaderías perdidas yá en un siniestro anterior (288).

Los oficiales del buque deben acordar cuál sea el daño ó sacrificio que deba hacerse para salvarse del peligro. Los de-

más interesados podrán exponer su concepto, pero no tienen voto (289). Si la inminencia del peligro no permitiere la deliberación, el capitán podrá tomar la resolución que juzgue más acertada (290), haciendo después una relación de lo ocurrido en el *Diario de la navegación* (293), de la cual dará copia al tribunal de comercio ó al cónsul en su caso (291). En casos comunes, cuando se resuelva echar al mar algunas cargas, se preferirán para ello las que estén sobre el combés de la nave, las más pesadas y de menor valor, las menos necesarias y las que se hallen en el primer puente, pero el capitán podrá variar esa orden (294), anotando las que se arrojen, al pié de la relación expresada (295).

Ante la autoridad judicial competente del puerto de arribo (296, 299), y en ciertos casos en el de la expedición (298), se presentará el capitán, ó cualquier interesado, iniciando el juicio respectivo (297), con las declaraciones de los que presenciaron los hechos (300), el nombramiento de peritos etc. (301); y con las pruebas creadas se dictará sentencia sobre legitimidad ó ilegitimidad de la avería. En este último caso el capitán es responsable de todos los daños causados (302).

Para ejecutar la sentencia que declare ser legítima la avería, los peritos formarán tres cuadros de valores que denominarán *pasivo* repartible, *activo* contribuyente y *repartimiento* (306), poniendo en el primero todas las pérdidas y daños causados por el siniestro (282, 307); en el segundo, el valor de la nave, con inclusión de los objetos perdidos y dañados y el flete íntegro que debía haber devengado, y las mercaderías y demás valores conducidos por la nave, incluyendo los perdidos y los dañados (284, 308); en el tercero se distribuirá el total de las pérdidas entre los dueños de los valores del segundo cuadro, en proporción á sus respectivos intereses (309). Los interesados que hubieren sufrido avería, compensarán la cuota necesaria con lo que les toque pagar; los que no hayan sufrido daño tendrán que pagar su contribución íntegra (310). Aprobada la distribución por el tribunal competente, se ejecutará la sentencia (311, 312), pudiéndose poner en remate lo que fuere necesario para cubrir la cuota de los que no paguen dentro de setenta y dos horas (313).

Avería particular es cualquiera otro daño que tengan que sufrir los interesados ó sus aseguradores (316, 320), tales como la pérdida de objetos por hurto ó robo, los gastos por arribadas forzosas ó detenciones por fuerza mayor, y en general los daños que no provengan de la necesidad de salvar la nave y el cargamento etc. (317).

ABORDAJE

Se llama *abordaje* el choque de dos naves, el cual se presume ocasionado por caso fortuito (326); pero si lo fuere por dolo ó impericia de uno de los capitanes, éste será responsable de

los daños que produzca, y si ambos son culpables, cada uno responderá del daño de su nave (321 á 325), salvo su derecho á repetir contra el verdadero culpable (323, 324). Se reputa culpable el abordaje de la nave fondeada en algún punto ó de un modo inadecuado, de la que se ponga en marcha de noche ó sin las precauciones necesarias, de la que se esfuerce por anticiparse á otras á la entrada á un puerto, y de la que no tome las debidas precauciones al avistar á otra con quien va á cruzarse (326).

ARRIBADA FORZOSA

Llámase *arribada forzosa* la entrada *necesaria* de la nave á un puerto distinto del prefijado en el contrato (328). La necesidad puede provenir: ó de algún caso fortuito inevitable, ó de dolo ó culpa del capitán. En el primer caso la entrada es legítima, en el segundo ilegítima (329). Son causas justas de arribada: la falta de víveres, el temor de enemigos y un accidente en la tripulación ó en la nave (330); pero se necesita probar que lo primero no proviene de descuido ó falta de previsión; que el temor de enemigos es fundado, y que la enfermedad de la tripulación no ha sido causado por los alimentos, ni el deterioro de la nave por imprudencia del capitán (331); pues habiendo justa causa los gastos de la arribada constituyen avería gruesa ó avería particular, mientras que, no habiéndola, es responsable el naviero, salvo su derecho contra el culpado (333).

La resolución de arribar debe ser tomada por la junta de empleados de la nave (332), y verificada que sea, no es potestativo del capitán la descarga de la nave sino cuando sea indispensable para hacer las reparaciones convenientes, ó que se vea que el cargamento ha sufrido avería, ó que los dueños de éste quieran desembarcarlo (335). En los dos primeros casos el capitán ocurrirá á la autoridad competente, solicitando el permiso respectivo para la descarga (336, 337), y, á su debido tiempo, la venta de las mercaderías suficientes para pagar los gastos, si acaso no tiene fondos en caja, ni se puede contratar un préstamo á la gruesa ventura (338). El capitán debe ponerse de nuevo en vía tan pronto como se remedie el daño; más si hubiere temor de enemigos, tiene que proceder con acuerdo de la junta (340).

NAUFRAGIO Y VARAMIENTO

Cuando á consecuencia de algún siniestro se perdiere la esperanza de salvar la nave, la junta de oficiales resolverá si debe abandonarse ó nó, y si resuelve que sí, el capitán sacará los objetos más valiosos y los libros y los documentos de la nave, y recogerá más tarde los fragmentos y restos que fuere posible (342). En el caso de ir convoyada, las naves que la acompañan recibirán las mercancías y elementos que se salven, so

pena de pagar daños y perjuicios si rehusaren hacerlo (343); pero no tienen obligación de llevarlas al puerto adonde fueran destinadas, sino en el caso de que puedan hacerlo sin variar su rumbo (345). De lo contrario, seguirán con ellas al de su destino, y allí las entregarán á los interesados, si los hubiere, ó á la autoridad (344), teniendo sobre dichos objetos derecho preferente para ser pagados del flete devengado, y los gastos hechos por su causa (346). Todo el que tenga noticia de haber ocurrido algún naufragio, tiene el deber de avisarlo á la autoridad más cercana (350), y ésta está en la obligación de ocurrir inmediatamente, y providenciar lo que fuere oportuno para salvar las personas y las cosas de la nave, y dar cuenta al Juez ó Tribunal competente (351). Los objetos que se salven quedan afectos al pago de los salarios y gastos del salvamento (354); y se entiende que hay salvamento, cuando en alta mar se repone la nave y se le lleva á un puerto; si estando incendiada ó encallada se extrae la carga; si se sacan del fondo del mar objetos pertenecientes á la nave, etc. (355). Para hacer la estimación de los salarios se tendrán en cuenta las circunstancias que den á conocer el mérito del servicio y los peligros corridos (356 á 359).

PRÉSTAMO A LA GRUESA VENTURA

El préstamo á la gruesa es un contrato aleatorio en el cual se da una cantidad en dinero, para recobrarla con sus réditos si la nave y su carga llegan á su destino, ó recibir solamente la parte proporcional de lo que se salve, en caso de siniestro (360). Puede hacerse el préstamo para uno ó más viajes, ó por tiempo limitado (361), y debe constar por escritura pública, ó privada (363), en la que se exprese el nombre y domicilio de los contratantes, el del capitán y el de la nave, con expresión de su matrícula y porte; el capital prestado y sus premios; el viaje y riesgos que se garanticen; la época y lugar del reembolso, etc. (364). Dicha escritura debe estar registrada para que dé prelación al crédito (366), y puede ser cedida por endoso, como los conocimientos de embarque (368); pero hay que advertir que si el préstamo se hace antes de emprender el viaje, debe anotarse en el conocimiento de la carga, á fin de que no sean preferidas para el pago las letras de cambio giradas sobre el valor de la carga (367). Para hacer el cobro de lo que corresponda al dador del préstamo, éste deberá solicitar el pago el día prefijado, y hacer el protesto al siguiente si no le fuere cubierto (369). Las cláusulas oscuras en este contrato se interpretan á favor del que da el dinero (370).

Pueden tomar préstamo á la gruesa el dueño de la nave, el naviero y los cargadores; el primero, sobre el casco y quilla; y el segundo, sobre el aparejo ú objetos que le pertenezcan (372). El capitán no puede hacer este negocio sino en ausencia del naviero y sus representantes, y en casos graves declarados por

la autoridad judicial ó por el cónsul (89), so pena de hacerse responsable personalmente, y de que el dador pierda su derecho privilegiado para el pago (375).

El préstamo puede consistir en dinero, ó en cosas fungibles de lícito comercio, estimadas por su precio (376), y puede ser determinado por viajes, ó por tiempo, sobre la totalidad de los valores expuestos á los riesgos del mar, ó sólo sobre una parte de ellos, como si se tomara sobre el casco y quilla, ó sobre los aparejos, ó sobre el armamento y vitualla, ó sobre las mercaderías cargadas (377, 378); bien que si no excluye expresamente los objetos accesorios, se entenderán incluidos en el principal, como sucedería en el préstamo "sobre el casco y quilla," que sin otro aditamento se entiende ser sobre la nave y todos sus accesorios (379). La cuantía del préstamo está limitada por el valor de los objetos asegurados (381), pudiendo anularse el que exceda de ese límite, ó reducirse, según que haya habido ó nó mala fe en el tomador (382). No puede comprometerse en el préstamo la vida de los pasajeros, los salarios de la tripulación, los fletes no devengados, las ganancias que se esperan, ni las cosas comprometidas yá en otro seguro (383). Pero si en la póliza se estipuló que la nave pudiera *hacer escala*, se entiende que las mercancías que vaya recibiendo quedan también afectas al pago (386).

El que da la cantidad prestada toma á su cargo todos los riesgos conocidos con el nombre de *fortuna de mar* que puedan causar la pérdida total de los objetos gravados (388), y la parcial proveniente de merma ó deterioro, menos cuando provengan de vicio propio, "baratería de patrón," variación de ruta ó de nave sin motivo, dolo ó culpa del tomador, y empleo del buque en comercio ilícito (391). Los riesgos asegurados principian para las mercaderías desde que se embarcan en lanchas ó botes para ser trasladadas al buque, y para éste desde que se haga á la vela (389), y concluyen con su descarga en el puerto del destino (390). Dentro de esos términos corren los intereses estipulados (394), y el reembolso de éstos y del capital debe hacerse cuando concluyan los riesgos de las mercaderías, lo que á éstas les corresponda, y un mes después, lo que corresponda á la nave (396). Debe tenerse presente que el último préstamo sobre la nave tiene preferencia para el pago sobre todos los préstamos anteriores (397), y que los hechos sobre las mercaderías se pagan á prorrata sin atender á sus fechas (398); y que concurriendo en un mismo siniestro un préstamo á la gruesa y un asegurador, el producto de los objetos salvados tendrá que dividirse entre ellos en la proporción que guarden con el total de los objetos gravados, la cantidad prestada y el resto libre que pudo ser lo asegurado (399). Los derechos del prestador quedan extinguidos con la pérdida total de los objetos gravados (401). El préstamo no produce efecto alguno cuando los objetos no se expusieron á los riesgos estipulados, salvo la obligación de devolver el capital y sus réditos (403).

La prueba de las pérdidas que ocurran incumbe al tomador (407), y si éste no da el aviso del caso al prestador, ó no practica todas las diligencias conducentes á salvar los restos de los objetos gravados, pudiendo hacerlo, pagará al prestador daños y perjuicios (406).

SEGURO MARITIMO

El exceso del valor real de los objetos gravados con el préstamo á la gruesa y la cuantía de éste puede ser materia del seguro (413), excluyendo de él los sueldos del capitán y tripulación, los fletes no devengados, las cosas pertenecientes á súbditos de naciones enemigas, y las naves contrabandistas (411). El seguro del cargamento en general no comprende el dinero, ni los metales finos, ni las joyas, etc., pues estos objetos deben ser especificados en la póliza, mientras que el seguro de la nave sí envuelve el de todos los objetos accesorios, como los aparejos, vituallas, etc. (412). En la póliza debe expresarse cuáles son los riesgos asegurados, el tiempo, el trayecto y todas las circunstancias del viaje (414), y el valor de las cosas, ó la manera de determinarlo. En caso de omitirse esto último, se ocurrirá al avalúo de peritos (416), ó se agregarán al precio corriente en el mercado los gastos posteriores, y la suma será la cantidad asegurada (418).

El seguro se rescinde por la revocación del viaje (421); y es nulo cuando se contrate después de pasados los riesgos, si alguno de los contratantes es sabedor de los hechos (422); y se presume que lo es cuando tales hechos han ocurrido en paraje cuya distancia al lugar del contrato haya podido recorrerse en el tiempo intermedio á razón de ocho kilómetros por hora (423). Cualquier fraude en esta materia apareja, fuera de la pena del delito, el pago ó la devolución de la prima doblada (424). Esto mismo se observará con el comitente fraudulento que hubiera dado orden de hacer el seguro (426); y si el comisionista era también sabedor de los hechos, quedará igualmente responsable (428). El acortamiento del viaje no autoriza la disminución de la prima (430).

La póliza del seguro debe contener los datos expresados para el préstamo á la gruesa (364, 431), y si se asegurase la vida ó la libertad de los pasajeros, se expresará su nombre y filiación, la cantidad convenida y el nombre de las personas que han de recibir las indemnizaciones (434). Una sola póliza puede contener diversos seguros en una misma nave (437), y en un solo seguro pueden interesarse varios aseguradores, con tal de que todos la firmen expresando la hora en que lo hacen (436). Pueden asegurarse las mercaderías que se esperan, aunque no se sepa su especie ni el buque ó buques que las traigan; pero en caso de siniestro el asegurado debe comprobar su existencia, calidad, valor, etc. (440). El seguro limitado á tiempo fijo se extingue llegado el plazo (441), pero la demora involuntaria de la nave en el puerto del despacho prorroga el plazo por ese tiempo (442).

La frase *libre de avería* significa que el asegurador responde únicamente de la pérdida total del objeto asegurado (449, 476). La expresión *libre de hostilidades* deja libre al asegurador de los daños provenientes de guerra ó piratería (452). La autorización para *hacer escala* da derecho al capitán para arribar, hacer cuarentena, variar el cargamento etc., sin que deje de ser responsable el asegurador (451). Tampoco deja de serlo en el caso de variación de rumbo, forzosamente adoptada, para salvar la nave (447), y por hacerse ésta incapaz de seguir viaje, y el seguro sigue amparando los objetos asegurados, aunque se trasborden á una nave inferior; pero si la incapacidad se nota antes de principiar el viaje, pueden los contratantes rescindir el seguro (448). En resumen, el cambio voluntario de ruta, la separación del convoy, el uso y vicio propio de los objetos, y el dolo ó culpa del capitán, tripulación ó asegurado, eximen de responsabilidad al asegurador (453).

Las *averías*, que son de cargo del asegurador, se liquidarán y pagarán de la manera siguiente: las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje, por su valor de factura, más los gastos (418); las deterioradas y dañadas, por el precio que hubieran obtenido en el puerto del destino si hubieran llegado sanas (455 á 457); y los daños de la nave, por las dos terceras partes del costo de refección (458 á 460), todo suficientemente comprobado por los interesados (445, 459). La indemnización debe pagarse dentro de diez días de presentadas las cuentas documentadas (445).

La *prima* se devenga desde que la cosa asegurada principie á correr el riesgo (463); pero si se ha asegurado la carga en un viaje de ida y vuelta y la nave no trajera ninguna de retorno, el asegurador tendrá derecho á cobrar dos terceras partes de la prima estipulada (464). Tendrá igualmente derecho á cobrar un medio por ciento de la cantidad asegurada, en todos los casos de rescisión del seguro (467).

Las *pruebas* que se presenten en apoyo del reclamo están sujetas á contradicción de parte del asegurador (468). Estas pruebas deben poner en claro los hechos en que se funda el reclamo, y consistirán en los documentos de que se ha hablado, como los Conocimientos, las copias del Diario de navegación, etc., y en los demás que reconoce el Código de Comercio (470), con más el comprobante de la compra de las mercaderías, cuando éstas no estén especificadas en otros documentos (471, 472).

Hay casos en los cuales el asegurado puede abandonar ó dejarle al asegurador la cosa asegurada, para cobrar la cuantía del seguro (475). Tales son: en el de apresamiento, naufragio, varamiento é inutilidad de la nave; en el embargo de la misma; y el de pérdida ó deterioro equivalente á las tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada, teniendo en cuenta las siguientes aclaraciones (476). En el *apresamiento* no puede hacerse *dejación* sino cuando por causa de represa pasen las cosas al dominio de tercero (479). Si la libertad se obtiene por

rescate, aceptado por el asegurador, éste no tendrá que pagar sino el precio convenido (480, 481). El *varamiento* tiene que ser con rotura que ocasione graves daños (482). La *innavegabilidad* debe ser tal, que la nave no pueda ser rehabilitada, según declaratoria del Tribunal de Comercio (483). El *embargo* debe pasar de seis meses en América, ocho en Europa y doce en cualquiera otra parte, para dar derecho á la dejación (490). Las *pérdidas* ó deterioros de que se trató arriba deben haber ocurrido después de comenzado el viaje (491). La dejación debe hacerse dentro de seis, ocho ó doce meses, según haya acaecido el siniestro en América, Europa ó cualquiera otra parte del mundo; y ha de verificarse ante el Tribunal de Comercio para que surta sus efectos (495). Estos plazos se contarán así: en los casos de apresamiento, naufragio y varamiento, desde el día en que llegue la noticia, y en el de innavegabilidad ó embargo, desde que se notifique á los aseguradores la resolución del Tribunal sobre efectividad del siniestro (496, 488, 485). La llegada de la noticia puede probarse por la notoriedad del hecho en el lugar donde reside el asegurado (497). Se presume que la nave se ha perdido si no vuelve á saberse de ella en un año, en viaje á América ó á Europa, ó dos años en viaje á otra parte, contados ambos plazos desde su salida del puerto del despacho. Vencidos esos términos, comienzan los plazos para hacer la dejación (499, 500).

La dejación no puede ser condicional ni parcial (477), y la que se haga de la nave comprende el flete de la carga salvada y el precio del transporte de los pasajeros (478). Con el escrito en que el asegurado manifieste que hace dejación, debe hacer declaración de las cantidades que ha tomado á la gruesa ventura sobre los mismos objetos (502), so pena de pagarlas con otros bienes, y de perder sus derechos contra el asegurador, si comete fraude con su silencio (503). La dejación declarada válida en juicio contradictorio trasfiere el dominio de las cosas dejadas al asegurador (304), bien entendido que si sobre ellas hubo préstamo á la gruesa, la dejación es sólo de la parte libre, y que si la nave y la carga fueron aseguradas separadamente, puede hacerse dejación de la una ó de la otra, aunque los seguros consten en una sola póliza (477). La dejación es nula si resultan falsos los hechos en que se fundó (504). El interesado puede optar entre la acción de dejación y la del reclamo por avería, pero no puede entablarlas juntas (505); puede desistir de la primera hasta el momento de dictarse sentencia (504); y la sentencia que declare sin lugar la dejación no hace tránsito á cosa juzgada sobre la avería (505).

PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES

Prescriben en seis meses las acciones siguientes: la del cobro del pasaje, la del flete y la de contribución á las averías comunes; contándose el plazo en la primera desde el arribo de la nave, y en las otras dos desde la entrega de las mercaderías,

á no ser que el capitán haya intentado el arreglo judicial de las averías (519). En un año prescriben las provenientes de suministros de materiales y obra de mano para refeccionar y aperar la nave, y los hechos en víveres ó dinero para la tripulación y los salarios de ésta (520), contándose el año desde la entrega de las cosas, si acaso la nave estuvo quince días en el puerto, y si no, se concederán quince días al estar fondeada la nave, aun cuando haya trascurrido más de un año (521). Las acciones provenientes del préstamo y del seguro marítimos prescriben en cinco años, sin perjuicio de los plazos señalados para la dejación (522); es decir, que aunque prescriba la acción de dejación, no se extingue la de avería (523). Si para alguna de las deudas expresadas se ha otorgado documento, ó para el cobro se hubiere requerido judicialmente, la prescripción se verificará como lo disponga el Código Civil (524).

Son ineficaces las acciones contra el capitán y fletador por averías, cuando el dueño ó consignatario reciben la cosa averiada y no protestan dentro de setenta y dos horas, ó si, hecha la protesta, no demandan dentro de dos meses (526, 527). La misma suerte corre la acción proveniente del abordaje cuando el capitán no protesta dentro de veinticuatro horas, contadas desde el momento en que pueda hacerlo (526, 529). El fletador no puede proponer la inadmisibilidad si, hallándose en el lugar del siniestro, firmó las actas respectivas, ó si convino por escrito con el capitán en arreglar las averías (531).

PROGRAMA

del curso de Derecho Mercantil terrestre y marítimo en la Universidad Nacional

REGLAS APLICABLES A LOS ASUNTOS MERCANTILES

¿Qué preferencia tiene el Código de Comercio en asuntos mercantiles? A falta de disposiciones en éste, ¿cuál otro se aplica? ¿La costumbre comercial tiene fuerza obligatoria? ¿Qué es costumbre? ¿Cómo se prueba su existencia? Si no existe en el país la costumbre, ¿á cuál se atiende?

¿Qué se entiende por actos de comercio? ¿Cuáles actos no son de comercio aunque sean ejecutados por comerciantes?

COMERCIANTES

¿Quiénes se reputan comerciantes, y á quiénes se prohíbe el ejercicio del comercio? Los que ejecutan algún acto de comercio sin ser comerciantes, ¿á qué ley quedan sometidos? ¿Los menores de edad y las mujeres casadas pueden ejercer el comercio? ¿Hasta qué límites quedan comprometidos sus bienes? ¿Qué reglas se observan cuando el marido y la mujer son comerciantes? ¿Qué pueden hacer el menor y la mujer casada respecto á sus bienes inmuebles? ¿Pueden uno y otro comparecer en juicio? ¿Qué efecto producen los contratos de comercio celebrados por los inhábiles? ¿Pueden ejercer el comercio los extranjeros?

¿Qué documentos deben hacerse inscribir en el Registro del comercio? ¿Dónde se forma la oficina del registro? Otras obligaciones impuestas á los comerciantes: *Denuncio, Libros de cuentas, Correspondencia*. Explicación de los casos que comprende la obligación de denunciar. *Libros Diario, Mayor, de Balances y auxiliares*. Copiador de cartas y archivo de correspondencia.

¿Qué cosas son prohibidas en los libros? ¿Cómo se corrigen los errores? Consecuencias de la alteración de los libros. Personas responsables de ellas. Efecto del descuido en las cuentas de los litigantes. Fuerza probatoria de los libros bien llevados. Excepción cuando una de las partes no es comerciante, ó cuando el dueño de ellos es convencido de falsedad. Fecha dentro de la cual debe cobrar el comerciante lo que de sus libros aparezca que le deben.

¿Pueden los jueces inquirir de oficio si los comerciantes tienen ó nó sus libros? Casos en los cuales pueden ordenar el reconocimiento general de ellos. Modo de hacer el examen parcial.

CORREDORES Y AGENTES DE CAMBIO

¿Quiénes son corredores? Requisitos que necesitan. ¿Qué debe contener la patente? ¿Cuáles son sus deberes respecto á los comerciantes que los ocupan, á los contratos en que intervienen y á las cosas en que comercian? ¿Cuáles sobre el secreto y sobre las operaciones materiales de los contratos? ¿En qué casos responden de la solvencia de los contratantes? ¿Qué cosas se prohíben á los corredores? Penas en que incurren. Derechos que pueden percibir. Tiempo en el cual prescribe su responsabilidad. ¿En dónde deben depositarse sus libros en caso de muerte ó cesación del oficio?

¿Quiénes son agentes de cambio? ¿Qué se entiende por *efectos públicos*, y qué por *efectos de comercio*? ¿Qué caracteres abraza el oficio de agente de cambio? ¿Qué presume la ley por el hecho de que un agente de cambio proponga un negocio? Responsabilidades de los agentes de cambio.

MARTILLEROS

¿Qué son martilleros? ¿Necesitan matricula? Libros que deben llevar. Obligaciones que la ley les impone. Prohibiciones que tienen y penas en que incurren. ¿Cómo deben hacerse las vendutas? ¿Dentro de cuánto tiempo se tiene por rescindida la venta hecha en martillo? Derechos que pueden cobrar los martilleros.

CONTRATOS Y OBLIGACIONES MERCANTILES

CONTRATOS EN GENERAL

El Código Civil arregla la forma y las obligaciones de los contratos, salvo las prescripciones del de Comercio. ¿De cuántos modos puede obligarse un comerciante? ¿Cuándo debe aceptarse una propuesta verbal, y cuándo la hecha por escrito?

¿Dentro de qué término puede arrepentirse el proponente, y qué obligaciones le quedan? ¿Cómo se reputa la aceptación condicional? ¿Puede haber aceptación tácita? ¿En qué lugar se reputa celebrado el contrato? ¿Qué son *arras* y cuál es su objeto? Cómputos del tiempo para los plazos comerciales. Modo de cumplir en Colombia los contratos celebrados en país extranjero. ¿Qué se hace si antes del vencimiento de un plazo se retiran de la circulación las monedas estipuladas para el pago? ¿Qué derecho le queda al acreedor cuando el deudor se hallare en mala situación antes de cumplirse el plazo? ¿Qué documentos puede exigir el deudor que paga, y qué presume la ley respecto á las cuentas que se le hayan pasado? ¿En qué casos pueden exigirse intereses y cuáles son éstos? ¿Hay novación de contrato por el pago en documentos de crédito? ¿En los contratos de comercio puede alegarse la lesión enorme?

¿Cómo se prueban los contratos mercantiles? ¿En la prueba de testigos hay que atender á la cuantía del negocio?

COMPRA - VENTA

¿Cuándo se entiende perfeccionado el contrato de una cosa que se tiene á la vista, y cuándo si se reserva la *prueba* ó se acostumbra comprar al *gusto*? ¿Qué supone la ley cuando se determina la especie y la calidad de la cosa que se vende? ¿El que compra una cosa designada por interpuesta persona, por su especie ó por su calidad, se reserva algún derecho? ¿Vale la compra de un objeto que no existe?

¿Qué presume la ley cuando no habiendo precio convenido, ó habiéndose sujetado al voto de un tercero, se recibe la cosa comprada?

¿A quién pertenece el deterioro de la cosa vendida? Excepciones de la regla general.

¿Cuándo y en dónde debe entregarse la cosa vendida? Si no se ha estipulado plazo ó lugar, ¿qué debe hacerse? ¿Qué puede hacer el vendedor para salvar su responsabilidad al entregar la cosa vendida, y qué derecho le queda en el caso de que el comprador desmejore de fortuna antes de recibir la cosa? ¿Cuándo presume la ley que se ha hecho la entrega? ¿Qué obligaciones tiene el vendedor respecto á la cosa que, aunque haya sido entregada, no ha sido retirada por el comprador? ¿Está el vendedor obligado al saneamiento? ¿Cuáles son las obligaciones del comprador? ¿A qué tiene derecho cuando no se le entrega *todo* lo que ha comprado, ó que se le haya entregado en bultos cerrados y marcados? ¿Qué es factura y quién puede exigirla? ¿Qué reclamo puede hacer sobre ella?

PERMUTA

Disposiciones que la arreglan.

CESION DE CREDITOS MERCANTILES

¿Cuándo puede el deudor rehusar el cambio de acreedor? ¿Cómo debe constar su aceptación ó negativa?

TRANSPORTE

¿Qué es transporte? Explicación de las palabras *porteador*, *cargador* ó *consignante*, *consignatario* y *asentista*. ¿Qué es *porte*?
 ¿De cuáles contratos participa el de transporte? ¿Cómo se prueba este contrato? ¿En qué casos es rescindible? ¿El transporte accidental está sometido á las reglas del Código de Comercio?

Explicación del documento llamado *carta de porte*. Diferencias entre las *nominativas á la orden* ó *al portador*. ¿Cuáles de éstas son trasmisibles por endoso? ¿A qué excepciones quedan sujetas?

¿Cuándo y cómo debe el cargador entregar la cosa que debe portearse? Si no se entrega en los términos convenidos, ¿qué derecho le queda al porteador? ¿En qué casos no es de cuenta del cargador la pérdida ó deterioro de las mercancías? ¿Puede el cargador cambiar el destino de la cosa porteadada, y con qué condiciones? ¿Sobre qué objetos tiene el cargador preferencia para ser cubierto de sus perjuicios? Responsabilidad del porteador si no recibe la carga de la manera estipulada. ¿En qué casos se salva de responsabilidad cuando cambia la ruta convenida? ¿Puede rescindir el porteador el contrato después de principiado el viaje? ¿Qué cosas debe hacer en este caso? ¿A quién corresponde la observancia de las leyes sobre hacienda, salubridad y seguridad públicas, en el viaje y á la entrada al lugar del destino de las mercancías? ¿Cuándo tiene derecho á ser pagado, y por quién? ¿Cómo debe hacer la entrega de las mercaderías? ¿De qué culpas responde y cómo puede salvar su responsabilidad? ¿Qué privilegios tiene el porteador sobre la cosa porteadada? ¿En qué casos cesa este privilegio? ¿Cuándo se extingue la responsabilidad del porteador?

Fuera de las disposiciones generales de la ley, ¿á cuáles particulares deben someterse los empresarios públicos de transportes? ¿Pueden éstos admitir pasajeros ó cargas en el tránsito? Documentos que deben expedir. Libros que deben llevar. Disposiciones relativas á sacos de noche, balijas, maletas etc. Fuerza del juramento del dueño de estos efectos en casos de pérdida. Valor de los avisos sobre restricciones de las obligaciones del porteador. ¿Qué deben hacer éstos si no se reclaman los objetos porteados en los seis meses siguientes á la llegada?

DEL MANDATO

¿Qué es mandato comercial, y cuántas especies hay?
 ¿Qué es comisión, y quiénes pueden ejecutarla? ¿Puede conferirse por cuenta ajena? ¿Qué efecto produce la exoneración de rendir cuenta? ¿Concluye con la muerte del comitente? ¿Puede revocarse la comisión?
 ¿Tiene obligación el *comisionista* de aceptar su encargo?
 ¿Qué debe hacer en caso de no aceptar? Responsabilidades del *comisionista* que acepta la comisión. Obligaciones respecto del

comitente, y sobre leyes y reglamentos. ¿Puede el *comisionista* disponer de los fondos ú objetos que reciba, en sus propios negocios? ¿Responde de las ventas al fiado? ¿Qué obligaciones le quedan á favor de los que con él negocian? ¿Puede el *comisionista* delegar la comisión? ¿En qué casos puede hacerlo sin autorización expresa? Si lo hace contra las órdenes recibidas, ¿qué carácter asume? ¿Puede variar las instrucciones recibidas en algún caso? ¿Qué debe hacer cuando no tenga fondos del comitente? ¿Qué derechos puede cobrar el *comisionista*? Revocada la comisión antes de ser cumplida, ¿qué puede cobrar el *comisionista*? ¿Tiene algún derecho sobre las mercaderías consignadas? ¿Cuándo se dice que hay entrega de éstas? ¿Cómo quedan obligados los *comisionistas* colectivos?

¿El *comisionista* para comprar debe exigir instrucciones detalladas? ¿Qué obligación le queda si no cumple estrictamente estas instrucciones? ¿Quién se reputa dueño de las mercaderías compradas, y desde cuándo?

¿Qué debe hacer el *comisionista* para vender cuando las mercancías recibidas no sean como las expresó el comitente? ¿A quién pertenece el exceso del valor de la venta? ¿Quién responde de lo que él venda á plazo ó á menos precio? ¿Cómo debe distribuir el *comisionista* las cantidades que reciba por cuenta de un solo negocio perteneciente á distintas comisiones? ¿De qué manera, si hay distintas operaciones con una sola persona, ó si unas obligaciones estuvieran vencidas y otras nó? ¿Qué derechos cobra el *comisionista* para vender?

¿A quién se llama *comisionista* de transportes? ¿Se entiende como tál el que habiendo vendido mercaderías se encarga de remitirlas? Libros que deben llevar, y modo de asentar las partidas. ¿Qué debe hacer cuando quiebra un asegurador? ¿Quién responde del no recibo de las mercaderías, ó de su pérdida, y de los hechos de los *comisionistas* intermediarios? ¿A favor de quiénes es responsable el *comisionista* de transporte?
 ¿Qué es *Factoría*, y quiénes se denominan *factores* y *dependientes*?

¿A nombre de quién negocian los *factores* y *dependientes*, y quién responde de las faltas de éstos? ¿Qué se prohíbe á los *factores* y *dependientes*? ¿Cuándo terminan las funciones de éstos, y qué derechos tienen contra los principales?

Quiénes pueden ser *factores*; poder que necesitan; autorizaciones que les da la ley; libros que deben llevar.

Funciones de los *dependientes*; actos que obligan á los principales. ¿Pueden los *dependientes* cobrar lo que se debe á los principales? ¿Qué causas pueden motivar la rescisión de su contrato con el principal?

SOCIEDAD

Sociedad colectiva, anónima, en comandita, y cuentas en participación.

¿ Pueden la mujer casada ó el menor de edad celebrar contrato de sociedad? ¿ Cómo se prueba la sociedad y cualquier cambio que se verifique en el contrato? Requisitos de la escritura social. Fuerza probatoria del documento privado. Extracto que debe entregarse al Juez. Efectos de la omisión de las solemnidades requeridas. Penas en que incurren los socios. ¿ Quiénes pueden alegar la falta de solemnidades? Efectos de los contratos celebrados por los socios con terceros. ¿ Qué se hace cuando se ha estipulado la continuación de la compañía con los herederos de los socios que mueran?

¿ Qué es *razón social*, y cómo se forma? ¿ Qué efecto produce el uso de la razón social después de disuelta la compañía, ó con inclusión del nombre de una persona extraña? ¿ Puede considerarse la razón social como un accesorio del establecimiento que la lleva? ¿ Qué clases de obligaciones contraen los socios? ¿ Quiénes pueden usar la razón social? ¿ Puede delegarse este uso á un tercero? ¿ Qué efecto produce el uso de la firma por uno que no está autorizado para ello?

Fondo social. ¿ Cómo se forma? ¿ Qué cosas pueden llevarse al fondo social? Efectos del retardo de los socios. Créditos nominativos aportados. ¿ A quién corresponde la pérdida de la cosa aportada? ¿ Pueden los socios ser acreedores de la sociedad? ¿ Cómo se distribuyen los bienes terminada la sociedad?

Administración de la sociedad *colectiva.* ¿ Puede un socio oponerse á los contratos ejecutados, ó que vayan á ejecutarse? ¿ Hasta dónde se extiende la facultad de los administradores? ¿ En qué casos necesitan poder especial? ¿ Las funciones de administrador son transmisibles á los herederos?

¿ Qué cosas prohíbe la ley á los socios? ¿ Pueden ellos alegar la nulidad del contrato de sociedad? ¿ Qué derechos les quedan á los terceros que negocian con una sociedad nula por falta de solemnidades?

¿ Cómo se disuelve la sociedad colectiva? ¿ Quién nombra el liquidador? ¿ La quiebra de un socio disuelve la sociedad? ¿ Cómo se verifica la liquidación de una sociedad? ¿ Qué deberes tienen los liquidadores? ¿ En qué casos terminan éstos sus funciones?

¿ Cuándo prescriben las acciones contra los socios y sus herederos? ¿ Corre la prescripción contra los menores? ¿ Dentro de cuánto tiempo prescriben las acciones de los socios entre sí?

Sociedad *anónima*, su constitución y reglamentos. Escritura de asociación. Intervención del Gobierno en las operaciones de ciertas compañías. ¿ Pierde el Gobierno por esta intervención los derechos que en el mismo sentido tenga como accionista? ¿ Pueden establecerse compañías anónimas por tiempo indefinido? ¿ En qué ramos no pueden especular estas sociedades? ¿ Cuándo y cómo pueden ser reconocidas las constituidas en países extranjeros?

Sociedad en *comandita.* ¿Cuál es simple y cuál por acciones? Reglas relativas á la primera. ¿ Pueden los socios comanditarios hacer figurar su nombre en la razón social? ¿ Pueden ingerirse en los negocios de la compañía? ¿ Cuáles actos pueden ejecutar sin incurrir en responsabilidad? En caso de duda sobre la especie de la sociedad, ¿ á cuál de ellas reputa la ley que pertenece?

Reglas relativas á la sociedad en comandita por acciones. ¿ Hasta cuándo se consideran *nominativas* las acciones? ¿ Cuándo son negociables? Facultades de la Asamblea de accionistas. Facultades de la Junta de vigilancia; responsabilidad de ella en caso de ser anulada la compañía. Responsabilidades de la misma Junta para con la sociedad. Penas en que incurren los que emiten ó negocian acciones ó cupones de acción de una sociedad que no se ha constituido legalmente. ¿ Quién representa esta sociedad en juicio?

Cuentas en participación. ¿ Qué formalidades exige la ley? Caracteres que la distinguen de las otras sociedades. ¿ Quién se reputa dueño único del negocio?

SEG U R O S

¿ Qué se entiende por seguro? Definición de *riesgo*, *sinietro*, seguro terrestre, y seguro marítimo. Póliza; ¿ qué debe contener? ¿ Puede el seguro ser ocasión de ganancia para el asegurado? ¿ Qué se requiere en éste para que el contrato sea eficaz? ¿ Quién puede solicitar el seguro? Si el dueño del objeto no es quien lo ha asegurado, ¿ qué fuerza tiene el seguro obtenido por un agente oficioso? ¿ Qué cosas no pueden asegurarse? En caso de haber muchos seguros terrestres, ¿ cuál de ellos es el que vale? ¿ Puede hacerse un seguro bajo la condición de que no sea pagado el que yá se había hecho? ¿ Aprovecha el seguro al comprador de la cosa asegurada? ¿ Es eficaz el seguro que exceda al valor real de la cosa? ¿ Pueden las partes reclamar de la estimación por error ó dolo? ¿ Es valedero el seguro de cosa cuyo valor no conste? ¿ Desde cuándo corren los riesgos por cuenta del asegurador? ¿ Subsiste el seguro cambiándose la ruta, el lugar de la consignación ó cualquiera otra circunstancia sin voluntad del asegurador? ¿ El seguro sin prima qué efecto produce? ¿ Cuándo puede cobrar la prima el asegurador? ¿ Qué efecto produce el no pago de la prima, y cuándo puede el asegurador usar de su derecho? ¿ Qué indemnizaciones pueden exigirse al asegurador? Si el siniestro ocurre por vicio propio del objeto, ó por culpa del asegurado, ¿ cual es la obligación del asegurador? ¿ Qué derecho le queda al asegurador que paga íntegramente el valor de la cosa asegurada? ¿ Qué obligaciones tiene el asegurado? ¿ Cómo se rescinde el seguro? ¿ Qué derecho le queda al asegurado en caso de quiebra del asegurador? ¿ Qué se entiende por valor asegurable? ¿ La utilidad imaginaria ó la comisión se consideran incluidas en el seguro? Disposiciones de la ley sobre seguros de fletes.

Seguros terrestres *mutuos* ó *á prima*. Seguro de vida. ¿Quién puede hacer el contrato? Seguro temporal ó vitalicio. Circunstancias que debe contener la póliza. ¿Cuándo se hace exigible la cantidad asegurada en caso de desaparecer el asegurado? ¿Las *tontinas* son contratos de comercio?

Seguros contra incendio. ¿Qué debe contener la póliza? ¿Cómo pueden ser pagados los objetos que se incendian? ¿Qué obligaciones tiene el asegurador? Casos en los cuales cesa la responsabilidad.

Seguros agrícolas. Su objeto y modo de ser cumplidos.

Seguros de trasportes terrestres. Su objeto, efectos y pagos á que están sujetos los aseguradores.

CUENTA CORRIENTE

Explicación del contrato llamado cuenta corriente. Requisitos naturales. ¿Qué efecto produce la inclusión de valores de otro orden en la cuenta corriente? Terminación de este contrato. Intereses compuestos. Prescripción de las acciones.

LETRAS DE CAMBIO

Definición del contrato de cambio y de las palabras *Librador*, *Ordenador*, *Librado*, *Recomendatario*, *Aceptante*, *Avalista*, *Tomador*, *Endosante*, *Tenedor*.

¿Qué es letra de cambio y qué debe contener? Explicación de las frases valor recibido, valor entendido, valor en cuenta, valor en mí mismo. Términos de las letras de cambio y explicación de ellos. Obligaciones del librador y sus derechos cuando el librado no acepta. ¿Hasta dónde se hace responsable el librador por falta de provisión de fondos? ¿Qué obligaciones tiene el ordenador para con el librador?

¿Qué es endoso y qué debe contener? ¿Qué efecto produce el endoso cuando no contiene la frase *Valor recibido* ó la fecha? ¿Y cuál el endoso en blanco? ¿A qué quedan constituidos los endosantes de una letra?

¿Vale como aceptación de una letra la promesa de aceptarla? ¿Cuándo debe ser aceptada ó protestada una letra? ¿Qué efecto produce la aceptación con la frase: *Para pagar á mí mismo*? ¿Qué efectos produce la aceptación lisa y llana?

¿Qué es aval, cómo se constituye y qué efectos produce?

Obligaciones del tenedor de una letra. Efectos de la no presentación. ¿En quién recae el perjuicio de la remisión de una letra fuera del tiempo oportuno? ¿Cuándo se dice que una letra es *perjudicada*? ¿Qué derechos pierde el tenedor de ella? Excepciones legales. ¿A qué queda obligado en caso de omitir el aviso de protesto? ¿Qué derecho tiene el dueño de una letra presentada y protestada en tiempo? Casos en los que puede suspenderse un juicio intentado contra uno de los codeudores para dirigirle contra otro. Procedimiento cuando todos los responsables están en quiebra. ¿Qué se necesita para que una letra preste mérito ejecutivo? ¿Qué excepciones puede poner el eje-

cutado? Aviso que debe dar el ejecutante á los otros codeudores. ¿Qué debe hacer el dueño de una letra extraviada? ¿Cuanto tiempo debe demorar el librado la aceptación de la letra que se dice extraviada? ¿Si no parece la letra, ¿qué debe hacer el dueño?

¿Cuándo debe ser pagada una letra? ¿Puede pagarse por partes, ó antes del vencimiento? ¿Qué efecto produce el pago anticipado que haya hecho un quebrado? ¿Qué motivos podrán alegarse para que se embargue el valor de una letra? ¿Qué responsabilidad le queda al que paga una letra sobre un ejemplar diferente del aceptado?

¿Por cuántos motivos se puede protestar una letra? ¿En qué caso puede protestarse antes de su vencimiento? Procedimiento para el protesto; acta que debe entenderse; fuerza probatoria del acta, y efectos de la carencia de alguna circunstancia de las exigidas en el protesto. Horas precisas en el protesto por falta de pago. ¿Qué puede hacer el deudor en las horas intermedias? ¿Desde cuándo ganan interés las letras de cambio?

¿Qué es *intervención*, y cómo se verifica? ¿Qué se hace cuando se presentan varios intervinientes? ¿Qué derechos adquiere el interviniente, y con qué condiciones? ¿Ante quién debe hacerse constar la intervención?

¿Qué derecho le queda al tenedor de una letra protestada? ¿Qué es *resaca*, y cómo se forma? ¿Contra quiénes puede dirigirse la resaca, y qué se prohíbe acumular en ella?

¿En cuánto tiempo prescriben las acciones provenientes de las letras de cambio? ¿Cómo se interrumpe la prescripción, y cuándo vuelve á correr?

LIBRANZAS VALES O PAGARES

Definición de las palabras *Libranza*, *Vale* ó *Pagaré*. Disposiciones relativas á la presentación, pago ó protesto de las libranzas ó pagarés. Si no expresan la fecha en que deben ser pagados, ¿cuándo se vencen? ¿Dentro de cuánto tiempo puede reclamarse del girador el pago de una libranza protestada? Si un vale ó pagaré no expresa la fecha en que debe ser cubierto, ¿cuándo es exigible? ¿Dentro de cuánto tiempo prescribe la acción contra los endosantes de un vale? Si se paga por partes, ¿qué derecho le queda al tenedor?

CARTAS DE CREDITO

¿Qué es carta de crédito, y qué requisitos debe contener? Entregada la carta de crédito, ¿puede revocarse? ¿Cuál es la obligación del tomador si no es conocido de la persona á quien va dirigida la carta? ¿Si no fuere cubierto el crédito, será preciso protestar la carta? En caso de ser cubierto, ¿qué se hace con la carta? Si no fuese presentada, ¿qué se hace con ella? Si no expresa cantidad, ¿qué significa la carta? Si fuere dirigida á diversas personas, ¿qué notas deben ponersele?

PRÉSTAMO

¿Qué es préstamo mercantil, cómo se constituye y cómo debe probarse la convención sobre réditos? Si no se estipula plazo, ¿cuándo puede pedirse la devolución? Si no se han estipulado intereses, ¿desde cuándo pueden cobrarse?

DEPOSITO

¿Cuándo se reputa mercantil el depósito? ¿Cuáles son las obligaciones del depositante y del depositario? ¿La incapacidad del depositante exime de responsabilidad al depositario? Si el depositario es incapaz, ¿qué derecho le queda al depositante? ¿Puede el depositario hacer uso de la cosa depositada? ¿Qué obligación tiene el depositario de documentos de crédito? ¿Qué reglas rigen los depósitos en los Bancos?

PRENDA

Naturaleza del contrato de prenda y prueba de su existencia. ¿Qué privilegio tiene el acreedor prendario? ¿Qué se requiere para que goce de ese privilegio? Si la prenda consiste en documentos de crédito, ¿qué obligación tiene el que la recibe? ¿Cuándo se extingue el privilegio sobre la prenda?

FIANZA

¿En qué caso se reputa mercantil la fianza dada por el que no es comerciante? ¿Cómo debe otorgarse la fianza? ¿Puede el fiador exigir remuneración? Si la fianza es indefinida, ¿qué derecho pierde el fiador que exige remuneración?

PRESCRIPCIÓN

No habiendo disposición especial para la prescripción de las acciones mercantiles, ¿qué leyes se observan? ¿Cómo se interrumpe la prescripción?

QUIEBRAS

¿Quién se dice en estado de quiebra, y de cuántas maneras puede ser ésta? ¿Qué es *suspensión* de pagos? ¿Cuándo hay insolvencia *fortuita*? ¿Quiénes están en insolvencia *culpable*? ¿Quiénes son quebrados *fraudulentos*, y quiénes *alzados*? ¿Cuáles son cómplices en una quiebra fraudulenta, y qué pena tienen? ¿Cómo se califica la cesión de bienes de un comerciante?

¿Qué obligación tiene un comerciante que se encuentra en estado de quiebra? ¿Qué documentos debe presentar con su exposición? ¿Quiénes deben firmar esos documentos? ¿Quién hace la declaración de quiebra? ¿Es revocable y apelable el auto? ¿Cómo se sustancia el artículo de reposición? ¿Qué efectos produce el auto de revocación de la declaratoria de quiebra?

Efectos de la declaratoria de quiebra. ¿Desde cuándo queda el quebrado separado de la administración de sus bienes?

¿Qué actos suyos se reputan fraudulentos? ¿Cuáles pueden anularse á solicitud de parte? ¿Qué suerte corren las obligaciones á plazo á cargo del quebrado?

Bienes y valores que pertenecen al concurso. Efectos comprados á plazo. Efectos vendidos á plazo. Derechos que conservan los acreedores que no sean cubiertos íntegramente.

Procedimiento para la calificación de la quiebra. ¿Qué debe tener presente el Juez? ¿Cuál es la obligación de los Síndicos á este respecto? Recurso contra la decisión de los Jueces. ¿Qué pueden hacer los quebrados según su calificación?

¿Qué es rehabilitación de un quebrado? ¿Cuándo puede solicitarse, y con qué documentos? Efectos de rehabilitación. Disposiciones sobre estos efectos y los de la revocación del auto en que se declara la quiebra.

DERECHO MARITIMO

¿Qué se entiende por comercio marítimo? Diferencias entre el de cabotaje y el costanero.

¿Qué es nave? ¿Qué comprenden las palabras aparejos y carga? ¿Las naves son muebles ó inmuebles? Diferencias más notables entre las naves y los muebles comunes. ¿Cómo se adquiere y se prueba el dominio de una nave? Nacionalización de las naves. Matrícula. Patente. ¿Por cuánto tiempo prescribe el dominio? ¿Qué deudas gravan preferentemente una nave? Diferencias entre la legislación común y el derecho marítimo en este punto. ¿Cómo se extinguen los derechos privilegiados sobre una nave, y qué deben hacer los acreedores para impedir la extinción? ¿Pueden ser embargadas las naves extranjeras?

¿Quiénes pueden ser propietarios de una nave? ¿Qué deben hacer los dueños cuando no son comerciantes? ¿Quién se llama naviero y cómo comprueba su cargo? ¿Cuáles son sus atribuciones? ¿En qué casos pueden despedir al capitán y á los hombres de mar? ¿Cuáles son sus principales obligaciones, y en qué casos cesan éstas?

¿Quién se llama capitán, quién lo nombra y qué funciones ejerce? ¿Cuáles son sus obligaciones antes de ponerse en marcha, durante el viaje y al regreso? Explicación de los libros Diario de navegación, de Cuenta y Razón, y de Cargamentos. ¿Qué es rol de tripulación, y cómo se forma? ¿Qué se prohíbe expresamente al capitán, y cuál debe ser su conducta en el peligro? ¿De qué culpas responde?

¿Quién se llama piloto, y cuáles son sus deberes?

¿Quién es contramaestre, y qué funciones desempeña?

¿Cuáles son las funciones del sobrecargo?

¿A quiénes se aplica el nombre de hombre de mar? ¿En qué caso el hombre de mar es arrendador de servicios, y cuándo se hace socio del naviero? ¿Cómo debe constar su compromiso? ¿Qué derechos tiene si enferma ó muere en el viaje, y cuáles si es apresado? ¿Por qué causas puede rescindir su contrato? ¿Cuáles son sus obligaciones? ¿Qué derechos tiene en caso de revocación de viaje?

FLETAMENTO

¿ De cuántos modos puede hacerse el fletamento, y quiénes pueden celebrarlo? ¿ Qué es póliza, y qué debe contener? ¿ Cuáles son las obligaciones del fletante, y cuáles sus derechos en caso de que no se le dé toda la carga que puede llevar la nave? ¿ Qué obligación tiene al rendir el viaje la nave?

¿ Quién se llama fletador, y qué derechos adquiere? Siendo muchos los fletadores, ¿ cómo se arreglan sus respectivos derechos? ¿ Qué puede hacer el fletador en caso de arribada forzosa ó de innavegabilidad de la nave?

¿ Cuándo se causa el flete, y en qué casos se aumenta? ¿ Qué debe hacerse con el flete de las mercaderías perdidas por naufragio, ó por robo de piratas ó de enemigos? ¿ Puede el capitán retener la mercancía para el pago de los fletes? ¿ Puede pagarse el flete en mercancías? ¿ Qué suerte corre el flete en caso de rescisión del fletamento?

Conocimiento de embarque, datos que debe contener, y ejemplares que deben firmarse. ¿ Puede transmitirse el conocimiento? ¿ Qué prueba legal tiene este documento? ¿ Qué se hace con el conocimiento cumplido?

PASAJEROS

¿ Cuándo debe embarcarse el pasajero, y qué debe hacer para volver á tierra? ¿ Puede desistir del viaje, y con qué obligaciones? ¿ Por cuenta de quién corre su manutención, y cuándo corre por su cuenta? ¿ Qué debe hacerse con el pasajero atacado de enfermedad contagiosa ó embarcado clandestinamente? ¿ Quién responde de su equipaje, y con qué condiciones? Si el pasajero muere en el viaje, ¿ cuáles son los derechos y las obligaciones de los herederos? ¿ Puede cobrarse pasaje por los individuos que nazcan en la nave?

AVERIAS

Diferencias entre avería y gastos ordinarios. ¿ Qué es avería gruesa, y á cargo de quién va? ¿ Quién resuelve la necesidad de avería gruesa? ¿ Cómo debe hacerse la echazón al mar? ¿ Ante quién se forma el juicio de avería gruesa? ¿ Cómo deben hacer los peritos la liquidación de la avería legítima? ¿ Qué es avería particular, quién debe pagarla, y cómo se liquida?

ABORDAJE

¿ Qué es abordaje, y quién responde de él? ¿ En qué casos presume la ley que una de las dos naves es la responsable ó culpable?

ARRIBADA FORZOSA

¿ Qué se llama arribada forzosa, y qué causas la justifican? ¿ Quién debe tomar la resolución de una arribada? ¿ Cómo debe procederse en caso de descarga? ¿ Cuándo debe ponerse

de nuevo en marcha? ¿ Qué debe hacer el capitán en caso de temor de enemigos?

NAUFRAGIO Y VARAMIENTO

¿ Quién debe resolver si se ha perdido toda esperanza de salvar la nave? ¿Cuál es la obligación del capitán en caso de abandono de la nave? En caso de ir convoyada la nave, ¿ quién debe recibir los objetos que se salven, y qué debe hacer con ellos? ¿ Qué obligación tienen los que sepan un naufragio, y cuáles son las obligaciones de las autoridades? ¿ Cuándo se dice que hay salvamento, y quién paga sus gastos? ¿ Qué circunstancias deben tenerse presentes al hacer la estimación de los servicios de los salvadores?

PRÉSTAMO A LA GRUESA VENTURA

¿ Qué clase de contrato es el préstamo á la gruesa, y en qué consiste? ¿ Qué debe contener la escritura que se otorgue? ¿ Cómo se interpretan las frases oscuras? ¿ Quiénes pueden tomar los empréstitos? ¿ Qué cosas quedan gravadas? ¿Cuál es el límite de este préstamo? ¿ Qué riesgos toma á su cargo el deudor, y desde cuándo comienzan? ¿ Cuáles son los privilegios del deudor, y qué diferencias tienen en este punto el Código Marítimo y el Civil?

SEGURO MARITIMO

¿Cuál es el valor asegurable cuando ha habido préstamo á la gruesa? ¿ Qué cosas quedan excluidas del seguro cuando se asegura la carga en general? ¿ Qué es póliza, y qué debe contener? ¿ Cuándo se rescinde y cuándo es nulo el seguro? ¿ Pueden asegurarse las mercaderías que se esperan? Significado de las frases *libre de avería*, *de hostilidades*, y *libertad de hacer escala*. ¿ Cómo se liquidan y pagan las averías? ¿ Qué pruebas se exigen? ¿ Qué es dejación, cuándo se permite, y dentro de qué términos? ¿ Qué cosas comprende la dejación de la nave? ¿ Qué efecto produce la sentencia que declara válida la dejación?

PRESCRIPCION DE ACCIONES

¿ Cuáles acciones prescriben en seis meses, cuáles en un año, y cuáles en cinco años? ¿ La prescripción de la acción de dejación perjudica á la de la avería? ¿ Cuáles acciones se hacen ineficaces por falta de protesta? ¿ Cuándo deja el fletador de poder oponer la excepción de inadmisibilidad?

