

CODIGO DE COMERCIO

MENSAJE DEL EJECUTIVO

CONCIUDADANOS DEL SENADO Y DE LA CAMARA DE DIPUTADOS:

La codificación de nuestras leyes en general ha sido mucho antes de ahora una necesidad sentida por todos, reconocida por los hombres de ciencia y debidamente estimada por los Gobiernos que sucesivamente han regido los destinos de la República; mas esta se ha manifestado con el carácter de imperiosa y apremiante respecto de la necesidad legislación mercantil, que nos pone en inmediato contacto con las diversas naciones del globo que buscan en nuestro suelo los beneficios del cambio de los respectivos productos.

Durante la época media entre la conquista y la creación del consulado de esta capital, nuestra legislación mercantil se reducía a las disposiciones dispersas de la Recopilación de Indias, Recopilación Castellana, Partidas y demás cuerpos legales de nuestra antigua metrópoli; pero las leyes mercantiles, confundidas con las civiles y perdidas en el gran cúmulo que éstas formaban en esas compilaciones, estaban muy lejos de armonizar con los principios que ha proclamado la República en su gloriosa emancipación, de satisfacer las nuevas y crecientes necesidades de nuestra vida social, y mucho menos de favorecer los intereses que debíamos promover, para ocupar un puesto honroso entre las naciones civilizadas.

La Recopilación Indiana, aunque contenía un gran número de disposiciones más o menos conexas con la legislación mercantil no era un verdadero Código de Comercio en el sentido específico de esta palabra: era, propiamente hablando, una recopilación de preceptos de administración y policía mercantil. Ella no calificó la personalidad jurídica del comerciante, olvidó completamente todo lo relativo a las funciones de los agentes auxiliares, omitió determinar la naturaleza y efectos de los contratos terrestres y marítimos; reglamentó con la más prolija minuciosidad el comercio restringido, tan justamente llamado de privilegio y monopolio; y una compilación, tan deficiente en su fondo como imperfecta en su forma, ni podía satisfacer las legítimas aspiraciones del comercio, siempre ávido de libertad y franquicias, ni merecer con justicia el nombre y honores de un verdadero Código mercantil. Tal era la importancia real de esa legislación que debía ser preferentemente aplicada en las colonias españolas.

La Recopilación Castellana, las Partidas y demás códigos españoles, destinados a suplir la deficiencia de las leyes de Indias, contenían muchas disposiciones dispersas y algunos títulos enteros sobre materias comerciales, mas no formando estos verdaderos fragmentos un cuerpo de doctrinas coherentes, apenas bastaban para resolver ciertos y determinados casos entre los varios e innumerables que ocurren en la vida práctica del comercio. En vano buscaríamos en el conjunto de esos títulos y disposiciones unidad de plan, la exposición clara y metódica de los principios generadores, ni la deducción lógica de sus primeras consecuencias, porque a la vez faltan en él todas esas calidades que tanto realzan los trabajos de la ciencia; y por más que pesen sobre nuestro juicio las recomendaciones seculares con que han llegado hasta nosotros esos códigos supletorios, preciso es confesar que las leyes mercantiles compiladas en ellos eran insuficientes para satisfacer las necesidades creadas por el tiempo y la civilización progresiva de los mismos pueblos para quienes fueron dictadas.

Volviendo la vista a la Recopilación de Indias, preciso es recordar que tan palmarios eran los defectos de esa compilación, que reconociéndolos el gobierno español, hizo un ensayo general y otro especial en la segunda mitad del siglo anterior para mejorarla y ponerla de acuerdo con las exigencias del tiempo y de la civilización que habían alcanzado sus colonias.

El primero fue el trabajo de un cuerpo de leyes que debía sustituir a la Recopilación de Indias, y llevar el nombre, hoy puramente histórico, de Código Caroli. Número Aunque acabado a principios de este siglo, ese código no llegó a ser promulgado: fue una esperanza frustrada para las colonias; y apenas prestó el anómalo servicio de suministrar disposiciones para la resolución de algunas cuestiones y consultas.

El segundo fue el ponderado reglamento de libre comercio, publicado el 12 de octubre de 1778. Este reglamento desmintió su título, pues la libertad que otorgó al comercio fue la exención del pesado yugo del privilegio y monopolio. Sus más prominentes disposiciones se limitaban a fijar las condiciones de las naves y tripulaciones destinadas al tráfico colonial, a permitir el acceso a ciertos puertos en la península y sus colonias, a suprimir algunos derechos y gravámenes que oprimían al comercio y a establecer reglas de administración rentística y de policía mercantil; mas no habiendo suprimido las trabas que impedían el libre movimiento de la industria comercial, ni introducido los principios a que debe ajustarse la contratación terrestre y marítima, no alivió la afligente situación del comercio, ni realizó mejora alguna en la legislación mercantil propiamente dicha.

La cédula de 26 de febrero de 1795, que estableció el consulado de Santiago, introdujo también al país la Ordenanza de Bilbao, tan justamente celebrada en las naciones más cultas de Europa. Su promulgación en el año de 1737 importó un grande y positivo progreso en la legislación mercantil de la metrópoli y su adopción en la colonia fue considerada como el más favorable presagio de una era de ventura para el interés de nuestro comercio. Ella sometió a reglas fijas la marcha de las limitadas operaciones mercantiles a que estaba reducido nuestro tráfico, dio sólidas garantías a la buena fe y al crédito, imponiendo al comerciante la obligación de llevar una contabilidad regular; sirvió de norma a nuestros tribunales consulares para decidir justa y equitativamente las cuestiones ocurrentes entre comerciantes, y el país no pudo negar el merecido aplauso a un código que lo había libertado del caos de la Recopilación Indiana, y proporcionándole tan importantes beneficios.

Pero el prestigio que se había captado la Ordenanza en los quince años que mediaron entre la erección del consulado y nuestra memorable revolución, principió a decaer gradualmente, y a medida que él decrecía se despertaba en todos el deseo legítimo de una legislación más amplia y comprensiva. Las luces que proporciona la libertad de examen descubrieron en la Ordenanza defectos que antes no se habían notado en ella, merced al favor con que había sido aceptada, y el estudio comparativo e imparcial de sus disposiciones con las que contienen los Códigos de Comercio que han visto la luz pública en el primer tercio de este siglo, vino a comprobar la efectividad de esa idea y a legitimar la tendencia del comercio hacia la codificación de nuestra legislación mercantil.

Para manifestar la exactitud de los conceptos que se acaban de expresar, y sin pretender hacer la crítica de un código que debe venerarse como un monumento que marca en la historia del comercio una época de verdadero progreso, echaremos una rápida ojeada sobre el campo que abraza nuestra Ordenanza.

Los ocho primeros capítulos de los veintinueve que componen ese código son de todo punto inútiles, porque las disposiciones que contienen perdieron su vigor e importancia desde que la cédula ereccional de preferente aplicación las reprodujo con cortas diferencias. Otro tanto debemos decir de los cinco últimos capítulos, puesto que sus preceptos, puramente locales, sólo pueden ser aplicados al régimen del puerto y río de Bilbao.

Los dieciséis capítulos restantes reglamentan varios contratos terrestres y marítimos, y determinan las funciones de algunos de los agentes auxiliares. La justicia y equidad de las reglas establecidas en esos capítulos para el gobierno de la contratación mercantil, han hecho olvidar el casuismo de la redacción de nuestra Ordenanza, y son las que, sin duda, constituyen su mérito real y reconocido. A pesar de esto, echamos de menos en esa parte de la Ordenanza algunas materias importantes del comercio terrestre y marítimo, notamos en algunos de sus capítulos omisiones de detalles necesarios, y resoluciones de todo punto inadmisibles en el actual estado de la ciencia; y en vista de todo esto, no debe sorprendernos el que el país aspirara a obtener un código más completo, más adecuado a las costumbres generales del comercio y más conforme con las luces del día.

Los gobiernos patrios que dirigieron nuestros primeros pasos en el sendero de la libertad, comprendieron muy temprano los deseos del país; pero empeñados en la lucha de la independencia, y consagrados al cumplimiento de los altos deberes que ella les imponía, no pudieron dispensar a la codificación mercantil toda la atención que ella demandaba para mejorar la deplorable condición de nuestro comercio. Sin embargo, de esto debemos un eterno recuerdo de gratitud al acendrado patriotismo de los prohombres de nuestra revolución que el 21 de febrero de 1811 permitieron "el comercio con las naciones amigas o neutrales", y que en 1813 promulgaron el reglamento de "apertura y fomento del comercio y navegación", estableciendo nuestras relaciones comerciales sobre la doble base de la libertad y reciprocidad.

La satisfacción de tan justos deseos estaba reservada a otra época y a otros hombres. Para emprender con fruto la grande obra de la codificación, era menester gozar plenamente de los beneficios de la paz, completar nuestra organización política, poner a la República en la vía del progreso intelectual, dotándola de todas las instituciones que lo favorecen y estimulan, y acumular pacientemente los conocimientos indispensables para realizar aquella obra con el acierto debido, y la reunión de estas condiciones, ni era asequible a los hombres que corrían los azares de la guerra de nuestra emancipación, ni podía esperarse sino de la lenta y poderosa acción del tiempo y de la gradual difusión de las luces.

La ley de 14 de septiembre de 1852 vino a anunciarnos a la vez el advenimiento de tan deseada época y la firme resolución de acometer con ardor la codificación de nuestras leyes en las diversas esferas que abrazan. Ella autorizó al Presidente de la República para encomendar la preparación de proyectos para la reforma de nuestros códigos; y en uso de la autorización se encargó la redacción del relativo al Código de Comercio a un laborioso y distinguido jurisconsulto, que se ha ocupado asiduamente de ella por espacio de algunos años. Esa misma ley ordenó que, concluido cada proyecto y revisado por una comisión especial, se sometiera a la aprobación del Congreso; y cumpliendo con este deber, tengo la satisfacción de presentaros el adjunto Proyecto, tal como ha quedado después de las prolijas revisiones

que de él se han hecho. Paso ahora a daros cuenta de las nuevas instituciones introducidas en nuestra legislación comercial y de las reformas que en ellas se han realizado.

Bajo el epígrafe Disposiciones generales se han establecido ciertas reglas que dominan todas las materias del Código y que no era posible consignar en ninguno de los títulos que lo componen, sin alterar el sistema y método de su redacción. Algunas de estas reglas determinan los límites del imperio del Código, y autorizan la aplicación de la ley común y de la costumbre en los casos en que la primera se encuentre deficiente. Los numerosos requisitos que la costumbre debe tener para asumir el carácter de ley supletoria, y la naturaleza de la prueba con que debe ser acreditada en juicio, remueven los inconvenientes de la incertidumbre y vacilación de la ley no escrita, y nos permiten mirar sin recelo la libertad en que queda el comercio para introducir nuevos usos dentro del círculo de lo honesto y lo lícito.

Entre las disposiciones generales se encuentra también la que trata de los actos de comercio que, a más de constituir la materia especial del Código, ofrecen la base más amplia y segura de la jurisdicción mercantil; y mediante la colocación que se les ha dado, se ha evitado la justa crítica dirigida a los códigos que se han reservado la importante noción de estos actos para la ley que reglamenta la competencia de los juzgados de comercio. El Proyecto ha huido del peligro de las definiciones puramente teóricas, y en vez de definir los actos de comercio, los ha descrito prácticamente, enumerándolos con el debido orden, precisión y claridad.

El Libro I del Proyecto trata de los comerciantes y de los agentes auxiliares del comercio.

En el Título I se define con precisión la persona a quien la ley atribuye la calidad de comerciante. Se determinan del mismo modo las condiciones que habilitan a los menores de edad y a las mujeres casadas para comerciar, se detallan los derechos especiales que confiere a estas personas la profesión del comercio; y para evitar el fraude y las funestas decepciones que él produce, se manda abrir un registro en la cabecera de cada departamento para que se inscriban en él todos los documentos que impongan al comerciante alguna responsabilidad, en especie o cantidad, a favor de su mujer, hijos o pupilos. Esta inscripción se extiende a las escrituras de sociedad que los comerciantes celebren y a los poderes que otorguen a sus factores o dependientes, con el fin de facilitar a los contratantes el conocimiento de su respectiva personalidad, y alejar en lo posible el engaño en un punto que ordinariamente decide de la subsistencia de las convenciones.

Las obligaciones que impone la profesión del comercio constituye la materia del segundo Título. En él se fija el número de libros que debe llevar todo comerciante para el buen arreglo de su contabilidad, conocimiento de su verdadera situación y justificación de sus procedimientos profesionales en caso de quiebra; se determina también la fe debida a los libros de comercio en las cuestiones entre comerciantes; y atendidas la gravedad e importancia de la materia, se adoptan varias disposiciones que mejoran considerablemente esta parte de nuestra legislación mercantil. El Proyecto considera la contabilidad como el espejo en que se refleja vivamente la conducta del comerciante, el alma del comercio de buena fe, y el medio más adecuado que puede emplear el legislador para impedir las maquinaciones dolosas en los casos de quiebra, y asegurar el castigo de las que resulten fraudulentas o

culpables; y colocado en este punto de vista, dicta preceptos oportunos para garantizar la regularidad y pureza de la teneduría y hacer efectivas las responsabilidades que impone al comerciante que no lleva libros, que los lleva sin sujetarse al sistema establecido, o que los sustrae a la severa inspección de la justicia mercantil.

La obligación de llevar libros se limita, respecto del comerciante por menor, a la teneduría de uno solo, y para facilitar el conocimiento de las personas a quienes la ley reputa como tales, el Proyecto define el comercio al menudeo con más sencillez y exactitud que la resolución de 10 de febrero de 1753 y el artículo 63 del reglamento de 1813.

El comercio se ha mostrado siempre justamente celoso de la reserva de sus libros, y respetándose los motivos de conveniencia y equidad que legitiman ese derecho, se han adoptado varias disposiciones que lo concilian con las imperiosas exigencias de la justicia en los casos de litigio. Se prohíbe la manifestación y reconocimiento general de los libros, salvo en los cuatro casos que enumera el Proyecto, pero se permite ordenar, de oficio o a solicitud de parte legítima, la exhibición y compulsión parcial de los asientos relativos a la cuestión que se agite, bajo la salvaguardia de ciertas providencias conducentes a impedir que la revelación del conjunto de las operaciones que constituyen el giro de cada comerciante frustre aquellas cuyo buen éxito depende del secreto con que son manejadas.

El Código de Comercio francés impone al comerciante la obligación de conservar sus libros por el espacio de diez años, el de Buenos Aires por veinte y el holandés y portugués por treinta; y al suplir el silencio de nuestra Ordenanza a este respecto, se ha creído más racional y conveniente no fijar otro límite a esa obligación que el marcado por el interés y la necesidad de una completa liquidación de los negocios a que se refieran los libros. Esa obligación se extiende a los herederos del comerciante, porque frecuentemente tendrá que servirse de las noticias que aquéllos contengan para llevar a cabo la liquidación que su autor haya dejado pendiente.

El Título III se ocupa de los corredores que sirven de agentes intermediarios para la conclusión de los contratos mercantiles.

Nuestra Ordenanza contiene muchos y muy importantes preceptos acerca del ejercicio de la correduría, pero teniendo en vista las nuevas necesidades que ha creado el gran desarrollo de nuestro comercio, y la importancia que en él han adquirido esos agentes auxiliares, en cuanto facilitan y aceleran las transacciones mercantiles, se ha juzgado indispensable dar a esos preceptos todo el desenvolvimiento y amplitud de que eran susceptibles. El Proyecto introduce además algunas reglas que se echan de menos en aquel código, para evitar o reprimir los fáciles abusos a que se presta esa profesión que reposa esencialmente en la confianza y buena fe; enumera las personas que no pueden desempeñar la correduría; detalla las obligaciones y prohibiciones que pesan sobre los que la ejercen en las diversas esferas a que se extiende su mediación; determina la fe que merecen sus registros y minutas; impone al encargado de comprar o vender los documentos de créditos que designa con el nombre de efectos públicos, la responsabilidad de pagar el precio de los comprados o de entregar los vendidos; y no dudo que, mediante estas bien calculadas disposiciones, la correduría producirá los beneficios que el comercio ha esperado siempre de tan provechosa institución.

El Título IV y final trata de los agentes auxiliares conocidos con el nombre de martilleros.

Las casas de martillo no han sido consideradas hasta aquí como instituciones destinadas a favorecer el comercio, sino como una industria que no podía ser planteada sin licencia del Gobierno y el pago previo de una cantidad en arcas fiscales; sin embargo de esto, el supremo decreto de 12 de julio de 1823 reglamentario del senado consulto de 24 de julio de 1820, nos da a conocer en su mayor parte las atribuciones y deberes de los martilleros en su carácter de agentes auxiliares. El Proyecto se ocupa de ellos considerándolos como tales; y para regularizar el ejercicio de su oficio, reproduce las disposiciones del citado decreto, agrega otras de una manifiesta oportunidad, extiende las prohibiciones a casos omitidos en aquél; y, en fin, les impone la obligación de llevar tres libros con sujeción a las reglas establecidas en el párrafo 2, Título II del Libro que nos ocupa.

El Libro II del Proyecto comienza estableciendo ciertos principios comunes a todos los contratos mercantiles, y en seguida se ocupa especialmente de los concernientes al comercio terrestre.

En el Título I del Proyecto se declara que las prescripciones del Código Civil relativamente a los contratos en general, son aplicables a los mercantiles, salvas las modificaciones que él introduce; y después de sancionarse esta importante regla, se consignan en él todas las que reclama imperiosamente el interés bien entendido del comercio. Entre estas modificaciones son dignas de una mención especial las disposiciones relativas a los efectos de la dación de arras, a la fijación de los objetos sobre que debe versar la ejecución de los contratos celebrados en país extranjero para cumplirse en Chile, a la limitación del derecho de pagar en moneda menuda de plata o en moneda de cobre, a la facultad del acreedor para hacer la imputación, cuando el deudor no lo verifica en el acto del pago, a los casos en que se obra o no la novación por el pago en documentos negociables y a la inadmisibilidad de la rescisión por causa de lesión enorme; y, finalmente, las que designan las especialidades de la prueba en materia mercantil.

En este mismo Título se trata de un asunto tan difícil como importante, omitido en la Ordenanza y aun en el Código Civil. Frecuentemente ocurre la necesidad de fijar el momento y el lugar en que las propuestas verbales o escritas asumen el carácter de contratos perfectos, y careciendo de reglas claras y precisas que dirijan el juicio del jurisconsulto e ilustren la conciencia del magistrado, es indispensable invocar las opiniones acomodaticias e inseguras de los autores que han examinado con más o menos profundidad esos puntos. Para obviar dificultades de tanta trascendencia, el Proyecto ha dado soluciones satisfactorias a las cuestiones principales e incidentes que ofrece la materia; y de este modo ha llenado un sensible vacío en nuestra legislación comercial y civil.

El Proyecto reglamenta la compraventa mercantil de acuerdo con los principios excepcionales que establece la jurisprudencia y el derecho comercial de las naciones más cultas. Ni era posible someter este contrato constitutivo del comercio a las prescripciones del Código Civil, porque prescindiendo de que ellas se refieren principalmente a la venta de bienes inmuebles, hay profundas diferencias entre la compraventa civil y la mercantil, que las hacen inaplicables en materia comercial.

El objeto inmediato y directo de la compraventa civil, aunque verse sobre cosas muebles, es el uso o consumo privativo del adquirente; el de la compraventa mercantil es la consecución de una ganancia, mediante la reventa o el alquiler del mero uso de la cosa comprada. La primera es ordinariamente pura;

la segunda es condicional, puesto que bajo algún respecto lleva una condición tácita, suspensiva o resolutoria, salvo que el contrato se celebre entre presentes y sobre una cosa también presente que se entrega en el acto; y difiriendo ambas ventas en sus fines y calidades, era de todo punto indispensable que el Proyecto adoptara reglas peculiares a la compraventa mercantil, para facilitar las transacciones, asegurar sus efectos contra los cálculos del fraude, y promover por estos medios la rápida circulación de la mercadería.

Al tratar de la cesión de créditos mercantiles, el Proyecto no se limita a indicar el modo de transferir los documentos de créditos y los efectos públicos, sino que se avanza a suplir el silencio del Código acerca de dos puntos de no pequeña importancia en esta materia, de un uso tan frecuente como necesario a la rapidez de las transacciones. El ordena que la notificación de la cesión de créditos no endosables se haga por un ministro de fe pública; señala un plazo para que el deudor oponga las excepciones latentes; declara que las resultantes del título cedido pueden ser opuestas al cesionario en la misma forma que pueden serlo al cedente; y seguramente que tan oportunas disposiciones cortarían la reaparición de las cuestiones a que ha dado lugar la falta de reglas claras y directas acerca de los puntos enunciados.

En el capítulo "de las comisiones entre mercaderes" nuestra Ordenanza consigna algunas disposiciones referentes al transporte por tierra, y aun en el Código Civil se ocupa de él en el párrafo 10 del título del arrendamiento. Con todo, siendo notoriamente insuficientes las prescripciones que los dichos códigos contienen para el régimen de esta industria, atendido el sorprendente desarrollo que ha tenido en los últimos años, se ha creído conveniente darles todo el desenvolvimiento y ensanche que exigen las nacientes necesidades del comercio.

El Título V del Libro II, que trata del transporte por tierra, lagos, canales y ríos navegables ha sido redactado bajo la influencia de aquella idea; y para realizarla en toda su extensión, el Proyecto define el transporte; establece reglas comunes a las empresas particulares o públicas de conducción; enumera las cosas que debe expresar la carta de porte; detalla los derechos, obligaciones y responsabilidades del porteador, cargador y consignatario; y, en una palabra, prevé y resuelve los casos que con frecuencia ponen en conflicto los intereses de los contratantes.

Pasadas veinticuatro horas desde la entrega, el Proyecto autoriza al porteador para cobrar el porte convenido y las expensas hechas en la conservación de las mercaderías porteadas; y no obteniendo el pago, le autoriza también para solicitar la venta de ellas en martillo y pagarse preferentemente con su producto en virtud del privilegio que le concede sobre todos los objetos que componen la carga. En este punto el Proyecto se separa del Código Civil, porque desapareciendo por la entrega de la carga la retención que él concede, este derecho no proporciona al porteador una garantía seria y eficaz. Con todo, deseando conciliar en lo posible el interés de los cargadores con los derechos del porteador y evitar que el amago del privilegio sea un obstáculo a la libre y franca circulación de las mercaderías limita la duración de aquél al corto espacio de tres días cuando las porteadas salen de manos del cargador o consignatario después de transcurrido este plazo, y lo hace cesar de todo punto siempre que el porteador no use de su derecho dentro de un mes contado desde la entrega de la carga.

Aunque el mandato comercial es un género que comprende varias especies, el Proyecto sólo se ocupa en el Título VI del conocido con el nombre de comisión considerado en sus aplicaciones más usuales, y del que desempeñan los factores y dependientes.

La comisión es, sin duda, una de las creaciones más útiles de los tiempos modernos. Ella permite al comerciante realizar las más vastas especulaciones con celeridad y economía, sin separarse de su domicilio mercantil, ni abandonar la dirección personal de sus negociaciones; pone en comunicación a los comerciantes de las diversas naciones del globo, y estrecha sus relaciones de interés con el vínculo de los servicios recíprocos; asegura el acierto en las operaciones más riesgosas, aprovechando el conocimiento que tiene el corresponsal de las costumbres y necesidades de cada localidad; facilita el oportuno empleo del crédito en el extranjero, mediante el envío de mercaderías que lo garantiza; y por decirlo todo de una vez, la comisión subroga ventajosamente y bajo todo respecto las dispendiosas factorías que creaba el comercio para mantener el tráfico con los países lejanos.

Entre nosotros el comercio de comisión ha tomado proporciones verdaderamente colosales, merced a la abolición de las leyes que lo prohibían al extranjero, y esta circunstancia hacía sobremanera urgente suplir la deficiencia de nuestra Ordenanza, dictando las reglas a que debe ajustarse este contrato en cada una de las diversas formas que toma en la práctica del comercio. Felizmente los principios del mandato común se encuentran sabiamente expuestos en el Código Civil, y supuesta la existencia de tan preciosos antecedentes, el verdadero trabajo de la redacción del Proyecto ha consistido en la clasificación de las materias que debían entrar en la composición del Título VI, en la ampliación y modificación de esos principios de acuerdo con las necesidades peculiares del comercio y en la agregación de ciertas reglas relativas a la administración del comisionista en general, al derecho de retención que se le concede para asegurar el pago de su salario, anticipación, interés y costo, y a la fijación de las obligaciones especiales que se imponen a los comisionistas para comprar, vender o realizar en su propio nombre el transporte de mercaderías.

El Proyecto reglamenta el mandato de los factores y dependientes con sujeción a los principios generales; y con el fin de completar esta materia de que no se ocupa nuestra Ordenanza, enumera los casos en que, aun cuando el factor o dependiente contrate en su propio nombre, se entiende que lo ha hecho por cuenta de su comitente, y señala las causas que autorizan la rescisión de sus empeños de servicio y las que los extinguen.

El Proyecto acepta y confirma la clasificación tripartita que el Código Civil hace del Contrato de sociedad, agregando la conocida con el nombre de "sociedad accidental" o "de cuentas en participación", y subdividiendo la sociedad en comandita en "simple" y "por acciones". A la exposición de los principios del derecho comercial que gobiernan esas diferentes especies de sociedad, está destinado el Título VII del Libro II del Proyecto.

La sociedad colectiva es el tipo de las otras y la que se aparta menos de los principios del derecho civil; y por esta razón al tratar de ella, la redacción se ha contraído particularmente al establecimiento y desarrollo de las reglas que deben modificar esos principios en todo aquello que afecta más de cerca el interés legítimo del comercio.

En el desenvolvimiento de este plan, el Proyecto prescribe que la constitución y prueba de la existencia, disolución, prórroga y modificación de la sociedad se hagan por escritura pública, debidamente inscrita, fijada y publicada, so pena de nulidad absoluta entre los socios; reglamenta con acierto el uso de la razón social que personifica la sociedad colectiva, extiende a todos los socios la solidaridad de las obligaciones contraídas en nombre social, que la Ordenanza limita a "aquellos bajo cuya firma corre la compañía"; agrega útiles principios de administración, dirigidos a regularizarla en todas sus relaciones, introduce un sistema expedito de liquidación y fija con precisión la forma del nombramiento y las facultades del liquidador; y finalmente, introduce también la prescripción quinquenal a favor de los socios que no intervienen en la liquidación, dejando sujeta a las disposiciones del derecho civil la prescripción de las acciones contra los socios liquidadores y las de los socios entre sí.

La ley de 8 de noviembre de 1854 sobre sociedades anónimas ha sido incorporada en el Proyecto con las supresiones que hacía inevitables el hecho mismo de su incorporación, las agregaciones conducentes a la perfección del sistema adoptado en ellas, y ciertas modificaciones de mero orden y redacción. La conveniencia de esta ley tiene a su favor la práctica de algunos años, y se ha creído prudente mantener su letra y espíritu en toda su integridad.

El Código Civil establece los dos principios fundamentales de la comandita simple; pero no bastando ellos para remover las dudas que ocurren en la práctica, se ha juzgado absolutamente necesario reglamentar su aplicación, y añadir algunas disposiciones que complementen el régimen de esa sociedad.

Para cumplir este designio, el Proyecto extiende la solidaridad al comanditario que tolera la inserción de su nombre en la razón social; designa las cosas que no puede llevar a la sociedad por vía de capital; le confiere derecho para exigir a los socios gestores la devolución de las cantidades excedentes de su aporte que hubiere pagado a los acreedores sociales por haberse mezclado en la administración o tolerado la enunciada inserción; describe los actos que puede ejecutar sin perder su carácter y exenciones; y, últimamente, cierra el párrafo relativo a la comandita simple, declarando que en caso de duda la sociedad se reputa colectiva. Confío en que estas disposiciones impedirán la renovación de las cuestiones a que dan sobrado mérito los principios de la comandita simple, por falta del conveniente desarrollo en sus más frecuentes aplicaciones.

Por lo que hace a la comandita por acciones, tan generalizada en Francia, me bastará anunciaros que el Proyecto ha acogido con las modificaciones necesarias la ley promulgada en aquella nación el 23 de julio de 1856. Fruto de una larga experiencia y de las meditaciones de muchos años, esa ley nos ofrece sobradas garantías de conveniencia y acierto en sus disposiciones; y no dudo que ella producirá en el país todos los beneficios que promete esa sociedad que, reuniendo a la vez las ventajas de la sociedad colectiva y de la anónima, abre un vasto campo a las aplicaciones del fecundo principio de asociación.

El Título VIII del Libro que revisamos trata "del seguro en general y del terrestre en particular", y en su primera parte se describe el seguro en abstracto, se definen las palabras de más frecuente uso en la materia, y se exponen, con la distinción que exige su novedad entre nosotros, los principios comunes al seguro terrestre y marítimo, siguiendo la huella de la legislación de las naciones que por mucho tiempo

han practicado ese contrato, que proporciona a la propiedad civil y comercial ventajas verdaderamente inapreciables.

La segunda parte de este Título se concreta a los seguros terrestres. Después de dividirlos en "mutuos" y "a prima", el Proyecto designa los objetos sobre que versan ordinariamente; declara que la dejación de la cosa asegurada y la rescisión por la mera voluntad del asegurado son inadmisibles en el seguro terrestre, salvo en el de transporte; señala el plazo de cinco años para la extinción de las acciones que produce ese contrato; y concluye fijando las reglas peculiares del seguro de vida, contra incendios, de los productos de la agricultura y de transportes por tierra.

La extensión del Título VIII no me permite ofreceros el resumen de las numerosas disposiciones que él contiene; pero bastará a excitar vuestra atención el conocimiento de que muchas de las naciones europeas carecen hasta hoy de leyes sobre esta importante materia, y que ella es completamente nueva en el país.

El contrato de que habla el Título IX conocido bajo la denominación de "cuenta corriente", rinde al comercio servicios de la mayor importancia, facilitando a las partes un medio cómodo para la realización de sus respectivos créditos y mercaderías, sin los riesgos y costos que ella demanda ordinariamente. Este contrato no ha sido incorporado hasta el día en ninguno de los códigos mercantiles que conocemos, pero teniendo una existencia propia y bien caracterizada en los usos del comercio, se ha considerado oportuno darle lugar en el Proyecto, y compilar los principios que lo gobiernan en la jurisprudencia y en la práctica de los comerciantes entendidos.

Consecuente con este propósito, el Proyecto describe la cuenta corriente con toda la claridad necesaria para distinguirla de la cuenta de gestión; indica las cosas que constituyen su naturaleza jurídica; declara la novación que produce la admisión en cuenta corriente de valores precedentemente debidos; prohíbe imputar los recibidos al pago de un determinado artículo de la cuenta; enuncia los efectos del ajuste final, y el carácter del saldo, permitiendo asegurarlo con hipoteca en el acto de la celebración del contrato; y establece, en fin, otras varias reglas que contribuirán sin duda a generalizar el conocimiento de la cuenta corriente, considerada, no como un término de contabilidad, sino como un verdadero contrato, creado por las necesidades del comercio.

El capítulo 13 de nuestra Ordenanza, que trata de las letras de cambio, ha merecido las recomendaciones de los comerciantes y jurisconsultos por la exactitud de los principios que contiene; pero sus disposiciones, fuera de no darnos las nociones fundamentales del cambio de moneda de una plaza a otra, se limitan especialmente a reglar el curso material de la letra que sirve de instrumento a la ejecución de este contrato, y adolecen a más de cierta oscuridad, consecuencia natural del descuido de su redacción y de la falta de método en la distribución y exposición de la materia.

Todo esto hacía necesaria y urgente la mejora de esta interesante rama de nuestra legislación mercantil, y esta necesidad ha sido satisfecha, refundiendo y clasificando los estimables materiales que nos ofrece la Ordenanza, y complementándolos con las adquisiciones que han enriquecido la ciencia después de la promulgación de ese código.

Para desempeñar debidamente esta tarea, el Proyecto define el cambio, concretándolo al transporte de moneda de una plaza a otra; explica las palabras de uso universal en el comercio y en la legislación peculiar de este contrato, y a continuación reglamenta con la prolijidad y detención convenientes todo cuanto se refiere a la forma y requisitos de la letra, al modo y efectos de su transmisión, a las obligaciones del librador, tomador, aceptante y demás personas que intervienen accidentalmente en su negociación, al pago, protestos recambio, resaca y prescripción de las acciones procedentes del cambio. La oportunidad de las clasificaciones y el buen orden y claridad de la exposición, me permiten esperar que en poco tiempo se generalizará el conocimiento de las reglas que gobiernan el cambio en todo el mundo comercial.

No cerraré la revista del Título X sin llamar vuestra atención a un punto sobre el cual el comercio de todos los países se ha manifestado en constante pugna con la legislación mercantil escrita. Tal es el uso del endoso en blanco.

A pesar de la prohibición que contiene nuestra Ordenanza y el auto acordado de 31 de enero de 1848, el comercio ha persistido en el uso de los endosos en blanco; y considerando que esta persistencia es la expresión, no del capricho, sino de una verdadera necesidad, se ha creído más prudente dar existencia legal a estos endosos, que reagrar las providencias con que algunos códigos han querido proscribirlos. Sin embargo, para suplir la falta de las enunciaciones que caracterizan el acto y determinan sus efectos, el Proyecto declara que el endoso en blanco transfiere la propiedad de la letra, e importa la prueba de la recepción de su valor; y de este modo deja al endosante en libertad de optar entre el empleo de este peligroso medio de transmisión y la eventualidad de un abuso de confianza.

Los Títulos XI y XII se ocupan "de las libranzas y pagarés a la orden y de las cartas órdenes de crédito"; documentos que, considerados en el derecho mercantil como auxiliares de las letras de cambio, forman con ellas "el complemento del variado e ingenioso sistema de los efectos negociables". Estos títulos contienen las disposiciones necesarias para diseñar el carácter y efectos de los contratos que justifican aquellos documentos de crédito; y entre ellas hay una que debe llamar vuestra atención por la importancia que tiene en el deslinde de la competencia civil y mercantil. Tal es la que somete al imperio del Código Civil las libranzas y pagarés a la orden que no procedan de operaciones comerciales.

En situación análoga a la de los insinuados títulos se encuentran los cuatro con que termina el Libro II del Proyecto. Con todo merece una recomendación particular la disposición que, con el fin de prevenir los fraudes tan frecuentes en la aproximación de la quiebra, exige la concurrencia de ciertos requisitos para que el acreedor prendario pueda hacer valer contra los demás el privilegio que le otorga la ley.

El Libro III del Proyecto está consagrado a la exposición de las materias concernientes al comercio marítimo.

Aunque esta parte de la legislación mercantil tenga entre nosotros una importancia especial, por cuanto las peculiaridades de la situación geográfica de Chile nos llama a promover y estimular el comercio por mar, no nos es dado emprender el examen analítico de las disposiciones que contiene este Libro, porque la naturaleza de esta comunicación y los límites trazados al principio, me impiden desempeñar ese

trabajo. Sin embargo, consecuente con el plan que me he propuesto, haré una ligera reseña de aquellas que por su novedad, o por algún otro motivo especial, puedan merecer vuestra consideración.

El Título I de aquel Libro habla "de las naves y de los propietarios y copropietarios de ellas".

En el párrafo 1 de este Título se explica el alcance legal de las palabras "nave" y "aparejos"; y para evitar el error a que pudieran inducir ciertas enunciaciones de la Ordenanza y del Código Civil acerca de la naturaleza jurídica de las naves, el Proyecto las declara muebles, sin perjuicio de las modificaciones que introduce en la condición legal de las mismas.

En consecuencia, el Proyecto afecta la nave al pago de las deudas comunes y privilegiadas del propietario; confiere a los acreedores el derecho de perseguirla en poder de terceros, mientras dura su responsabilidad; introduce una forma especial para la venta judicial, teniendo en vista la influencia que puede ejercer ese valioso mueble en el crédito del dueño, exige escritura pública para acreditar la venta privada contra terceros, detalla los créditos privilegiados y determina la naturaleza de la prueba con que deben ser justificados; y, finalmente, fija el tiempo que debe transcurrir para adquirir por prescripción el dominio de la nave.

El párrafo 2 regla los derechos, obligaciones y responsabilidades de los propietarios y copropietarios de la nave. Ellos pueden administrarla, teniendo aptitud para comerciar; pero careciendo de ella, están obligados a nombrar una persona que la administre por cuenta de la comunidad con las facultades propias del naviero. Supuesta la existencia de la administración colectiva de los condueños, el Proyecto prevé los frecuentes conflictos que ocurren entre ellos sobre armamento, equipo, aprovisionamiento, fletamento, reparación, venta voluntaria, nombramiento de capitán y otros objetos; y a nuestro juicio, él adopta las providencias más conducentes para prevenirlos, o resolverlos en el sentido más equitativo y conforme al derecho y conveniencia de todos los copartícipes.

El Título II trata "de las personas que intervienen en el comercio marítimo".

El párrafo 1 de este Título nos da a conocer el carácter legal del naviero o armador, sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades provenientes de los contratos del capitán, y de los hechos ilícitos del mismo y de los hombres de mar, bien constituyan un delito o cuasidelito, bien importen una mera culpa. En el interés de nuestra navegación, y con el fin de estimular los armamentos comerciales, el Proyecto faculta al naviero para libertarse de las responsabilidades expresadas abandonando la nave y los fletes percibidos o por percibir en razón del viaje de que ellos provengan, y para caracterizar convenientemente el abandono, determina sus límites, los efectos que produce, la solemnidad con que debe hacerse y el modo como deben proceder a acordarlo los copropietarios de la nave, cuando desempeñan las funciones del naviero.

El párrafo 2 se ocupa con la debida detención del capitán persona que desempeña el principal papel en la realización del contrato constitutivo del comercio marítimo. El Proyecto confiere al capitán el triple carácter de delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave, de factor del naviero en lo relativo al interés de la misma y de representante de los cargadores en todo lo concerniente a la carga y al resultado de la expedición, y designa las condiciones de edad y suficiencia

que debe reunir el que pretenda desempeñar el cargo de tal en una nave de comercio. Considerándolo en seguida en las diversas situaciones en que lo coloca la naturaleza de su oficio, el Proyecto describe sus atribuciones: especifica con la prolijidad y distinción necesarias las obligaciones que pesan sobre él en cada una de esas situaciones, detalla los actos que le están prohibidos, y, últimamente, le declara civilmente responsable aun de la culpa leve que cometa en el ejercicio de su oficio y de los hurtos de la tripulación, fijando al mismo tiempo la época en que principia y concluye esta responsabilidad respecto del naviero y cargadores.

En cuanto a las disposiciones consignadas en los párrafos 3, 4 y 5 con que termina el Título II, basta anunciaros que todas ellas se encaminan a determinar las funciones, obligaciones y responsabilidades del piloto, contraamaestre y sobrecargos.

A pesar de que el capítulo 24 de nuestra Ordenanza trata de las mismas personas que el Proyecto denomina "hombres de mar", el Título III del Libro III, que se ocupa de los contratos de estas personas, debe ser considerado como una obra verdaderamente nueva por su fondo y su forma. Faltaban en nuestra legislación mercantil disposiciones que reglaran los ajustes de la tripulación, tomando en cuenta que los individuos que la componen son los que exclusivamente soportan los rudos trabajos y las penalidades de la navegación; y, felizmente, el Proyecto ha suplido satisfactoriamente esta falta, reglamentando los ajustes del modo que se ha creído más conforme a la equidad y a la naturaleza de estos contratos.

El Título que nos ocupa principia definiendo las palabras "hombre de mar", "gente de mar", explica la naturaleza jurídica de los ajustes hechos por una cantidad alzada al mes o por viaje, al flete o a la parte en los beneficios de la expedición; enumera los derechos y obligaciones del hombre de mar; prefija la responsabilidad definitiva de los gastos de asistencia y curación en las enfermedades causadas por servicios ordinarios o extraordinarios en favor de la nave; señala las indemnizaciones que se le deben en ciertos casos; y, en una palabra, designa las causas que autorizan la rescisión y producen la extinción de sus empeños, y lleva su previsión a todo aquello en que era equitativo mejorar su condición, sin faltar a los principios de justicia.

Los cuatro títulos siguientes versan sobre materias que nuestra Ordenanza ha tratado con madurez y acierto. Esta consideración me induce a limitar esta revista a indicar: que en el Título IV, que trata "de los fletamentos", el Proyecto ha agregado un párrafo que contiene las reglas concernientes al transporte marítimo de pasajeros; que en el V se ha definido y dividido la avería "en gruesa o común" y "simple o particular", suprimiéndose como inexacta la llamada "ordinaria"; que en el VI, "del préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo", se ha otorgado privilegio al dador sobre los objetos directamente afectos al préstamo en lugar de la hipoteca que sobre los mismos debía constituir el tomador según la legislación vigente; y que en el VII, "del seguro marítimo", se ha reglamentado ampliamente y bajo todos respectos el ejercicio del derecho de dejación concedido al asegurado, supliendo así la deficiencia de nuestra Ordenanza, que apenas consagra cinco artículos a la explicación de esta grave materia.

El Título final del Libro III trata "de la prescripción de las obligaciones peculiares del comercio marítimo y de la excepción de inadmisibilidad de algunas acciones especiales".

En el primer párrafo de este Título se establecen los términos de la prescripción relativa a las acciones expresadas en él, y a las que no los tienen señalados en el Libro III; y al fijarlos, se ha tenido en vista la necesidad de no mantener indefinidamente al comerciante bajo la impresión de una amenaza que debilita la asidua atención que debe a sus negocios, y evitarle la molestia y dificultad de conservar por mucho tiempo para su defensa documentos que fácilmente desaparecen en el rápido movimiento de las operaciones mercantiles.

El Proyecto señala en el segundo párrafo ciertos hechos que, aun en la hipótesis de que la acción no se encuentre prescrita, la hacen de todo punto inadmisibles; y esta inadmisibilidad se funda en la presunción de la inexistencia del suceso legal que produce la acción, o de una renuncia voluntaria que arroja la ejecución de ciertos actos cuando no ha habido previa protesta.

Esta misma presunción, robustecida por las consideraciones anteriormente expuestas, justifica la caducidad de la acción, cuando habiendo protesta, no ha sido hecha y notificada dentro de setenta y dos horas, o si hecha y notificada en tiempo, no se ha entablado demanda dentro de dos meses contados desde la fecha de la protesta.

El Libro IV y último del Proyecto trata "de las quiebras". Esta materia, la más difícil, grave e importante de cuantas abraza la legislación mercantil, ha sido por desgracia la más descuidada entre nosotros. Las disposiciones que actualmente nos rigen en materia de quiebras se hallan consignadas en la ley, civil y comercial a la vez, de 8 de febrero de 1837, en el capítulo 17 de la Ordenanza de Bilbao, en el Título 32, Libro 11 de la Novísima Recopilación, y en algunas leyes dispersas que contienen nuestros antiguos códigos; pero el conocimiento más superficial de todas esas disposiciones basta para convencerse profundamente de su absoluta insuficiencia para proteger eficazmente a los acreedores y al comercio en general contra los daños materiales y las graves perturbaciones que producen las quiebras, satisfacer a la sociedad entera, y asegurar al deudor, en los casos de desgracia, todos los miramientos conciliables con los diversos intereses que aquéllas comprometen.

Tal estado de cosas reclamaba urgentemente el completo abandono de esa legislación compuesta de elementos heterogéneos, y la introducción de otra nueva, capaz de dar sólidas garantías al comerciante de buena fe, prevenir el fraude, y asegurar la persecución y castigo de los que, abusando de la confianza del comercio, buscan la riqueza en el despojo de los que se la han dispensado imprudentemente.

Por fortuna, el Proyecto ha acogido, con las modificaciones necesarias, la ley francesa de 8 de junio de 1838, que reformó el Libro III del Código de Comercio, aprovechando las luces que habían acumulado la experiencia de treinta años, las discusiones del foro y las meditaciones de los jurisconsultos más eminentes; y tan recomendables antecedentes me dan mérito para esperar que la fiel aplicación de las disposiciones que aquél contiene disminuirá el número de las quiebras dificultando el buen éxito de las maquinaciones dolosas que, a la aproximación del momento fatal, sugiere la perspectiva de la miseria, o el punible deseo de enriquecerse con la fortuna ajena.

En el párrafo 1 del Título I se define la quiebra con la mayor propiedad y exactitud, no por la descomposición de los elementos de este hecho complejo, sino mediante la estimación jurídica del hecho material de la cesación de pagos, signo característico de la pérdida absoluta del crédito que causa

necesariamente la muerte comercial del negociante; y de este modo se precave el peligro de extraviar la conciencia del juez de comercio, sometiendo a su apreciación meros síntomas o circunstancias sobre cuyo alcance e importancia pudiera equivocarse fácilmente.

La sola definición de la quiebra muestra que el Proyecto rechaza ese estado medio entre la solvencia y la insolvencia que algunos han tratado de introducir en la ley de quiebras bajo el nombre de "suspensión de pagos". Para resolver el problema de la solvencia o insolvencia de un comerciante, sería indispensable aplicar todos los procedimientos de la quiebra, hasta consumir la venta de todos los objetos que compongan su activo, y para cortar esta penosa investigación, que produciría al fin los mismos resultados que la quiebra, el Proyecto declara que la suspensión de pagos no constituye el estado de quiebra, cuando los acreedores unánimemente otorgan esperas al deudor común.

La quiebra es la personificación del conjunto jurídico de los bienes y deudas del comerciante fallido; y comprende por consiguiente todo cuanto compone su activo y todos sus créditos pasivos, sea que éstos provengan de un acto de comercio, sea que nazcan de una causa puramente civil.

En el párrafo 2 se clasifica la quiebra en fortuita, culpable y fraudulenta. La primera se caracteriza fácilmente por la naturaleza del suceso que la produce, mas no así la segunda y tercera, por la dificultad de señalar con fijeza la línea, comúnmente imperceptible, que separa la culpa del fraude. Para salvar esta dificultad, el Proyecto determina los hechos que atribuyen de derecho a la quiebra el carácter de culpable o fraudulenta, y los que arrojan simplemente una presunción de culpabilidad o fraudulencia, que puede ser disipada por una prueba regular. En ese mismo párrafo se designan los hechos constitutivos de la complicidad en la quiebra fraudulenta; y para que el reo principal y sus cómplices no queden impunes se confiere a los acreedores y al ministerio público el derecho de perseguirlos criminalmente, y se manda formar en los juzgados de comercio un expediente para la calificación de la quiebra, el cual debe terminar ante los mismos o ante los juzgados del crimen según los méritos que arroje.

El Título II trata "de la declaración de quiebra y sus efectos, de los que produce la cesación de pagos y de los recursos contra el auto denegatorio o declaratorio".

La quiebra puede ser denunciada por los acreedores y el mismo deudor. Respecto de aquéllos la manifestación del mal estado del deudor es un derecho; pero respecto de éste, es no sólo un deber de honor y conciencia, sino una obligación rigurosa cuya inobservancia, a más de privarle de las diversas ventajas con que la ley recompensa la espontaneidad de la denuncia, establece contra él la presunción de quiebra culpable. La manifestación en todo caso debe hacerse exhibiendo con ella los documentos que exige el Proyecto, y naciendo del deudor, debe verificarse dentro de tres días desde la cesación de pagos, contando en ellos el día en que ésta haya tenido lugar.

El juzgado de comercio pronuncia el auto declaratorio de la quiebra, si hubiere mérito bastante, en la audiencia siguiente al día en que se hubiere hecho la manifestación, fija en él provisionalmente la época de la cesación de pagos o se reserva hacer ulteriormente la fijación; nombra síndicos provisionales; ordena el arresto del deudor, y manda proceder a la ocupación judicial de los bienes, libros, correspondencia y documentos de su pertenencia, y dicta todas las demás providencias que enumera el

Proyecto dirigidas a dar la publicidad necesaria a la declaratoria y a evitar de una vez la ocultación de bienes y los pagos indebidos.

El Proyecto introduce graves modificaciones en la condición jurídica del deudor y de los mismos acreedores, encaminadas todas a conservar intacto el verdadero activo de la quiebra, a dar unidad a los procedimientos de ella, y a mantener la más completa igualdad entre todos los interesados en la masa. Para realizar a la vez tan laudables designios, desapodera de derecho al deudor de la administración de sus bienes y la traspasa a los síndicos desde el momento en que se pronuncia la declaración de quiebra; prohíbe a los acreedores comunes iniciar ejecución alguna o continuar las que tuvieren pendientes; manda acumular todas las causas comerciales o civiles al juicio universal de concurso, declara vencidas y exigibles las deudas respecto del fallido, sólo para los objetos que designa la ley; y lo que es todavía más importante, atribuye a la declaración de quiebra el efecto de fijar irrevocablemente los derechos de los acreedores en el estado que tenían el día anterior a su pronunciamiento. Sin embargo, ella no priva al deudor del ejercicio de los derechos civiles, salvo en los casos expresamente determinados por la ley.

La ley francesa, que ha cogido el Proyecto como la más completa y previsora de cuantas conocemos, castiga al fallido culpable o fraudulento, porque no era justo concederle la impunidad de un delito que tantas calamidades y desgracias acarrea al comercio y a toda la sociedad; pero fija más especialmente su atención en prevenir las desastrosas maquinaciones del fraude a que da ocasión la aproximación de la quiebra, para conservar por este medio en toda su integridad el activo de la masa, y apropiándose el espíritu de las sabias disposiciones que aquélla contiene, el Proyecto señala como el principal efecto de la cesación de pagos la nulidad de los actos translaticios de propiedad a título gratuito, de los pagos anticipados, de los de deudas vencidas que no hayan sido hechos en dinero o efectos de comercio, y de las hipotecas, prendas y anticresis otorgadas después de la época a que el juzgado de comercio refiere la cesación o dentro de los diez días que la preceden.

El Proyecto establece también la rescisión de los pagos en dinero o valores de créditos de deudas vencidas y de los contratos a título oneroso, verificados en el tiempo medio entre la cesación de pagos y la declaración de quiebra, a condición de que los que la soliciten justifiquen que los acreedores, o los terceros que hubieren contratado con el fallido, han procedido con conocimiento de aquel suceso, y para completar el sistema precautorio que introduce en protección de la masa común y evitar equivocaciones acerca del alcance y efectos de esa nueva rescisión, se reserva formalmente a los acreedores el ejercicio de la acción revocatoria de acuerdo con las prescripciones del Código Civil.

El pago de las letras de cambio y billetes a la orden está justamente exceptuado de las disposiciones precedentes, salvo que la devolución de la cantidad pagada sea exigida de la persona por cuya cuenta se hubiere verificado el pago, probándose que, al tiempo de hacerlo, ella tenía conocimiento de la cesación. La justicia de la excepción se manifiesta claramente si se toma en cuenta por una parte la necesidad de garantizar el curso libre y expedito de esos papeles de crédito que rinden al comercio tan importantes servicios, y por otra parte que el tenedor no puede desechar el pago que se le ofrece, sin perder su recurso contra los codeudores del fallido, puesto que en este caso no puede conservarlo por medio del protesto.

La nulidad y la rescisión no pueden afectar la inscripción de las hipotecas válidamente constituidas, ni la compensación de deudas vencidas antes de la declaración de quiebra. Aquélla puede hacerse hasta el día de la declaración y ésta quedará irrevocablemente consumada, toda vez que ambas deudas reúnan los requisitos que exige el Código Civil.

El Proyecto concede al fallido, a los acreedores y terceros interesados el derecho de solicitar la reposición del auto declaratorio de quiebra, fija el plazo en que debe ejercitarse este derecho y el en que debe terminar el artículo; y para el caso de que ese auto sea revocado, confiere acción al fallido para demandar indemnización de daños y perjuicios al acreedor que hubiere solicitado la declaración de quiebra.

Tales son las principales disposiciones consignadas en el Título II del Proyecto; y ciertamente que ellas darán a los acreedores una protección más eficaz y fructuosa, que la que podían esperar de las leyes que inútilmente han fulminado la última pena contra los fallidos fraudulentos.

El Título III explica todas las diligencias consiguientes a la declaración de quiebra. En él se impone al ministerio público y a los síndicos la obligación de requerir el arresto del fallido; se autoriza al juzgado de comercio para que exonere de la prisión al deudor que hubiere manifestado espontáneamente su quiebra, o para otorgarle un salvoconducto provisional si estuviera encarcelado, siempre que del examen del balance, libros y papeles no resultare mérito bastante para calificar la quiebra de culpable; se ordena la aposición de sellos en el domicilio y establecimientos del fallido, y se faculta al mismo juzgado para eximir de esta diligencia todos los objetos que enumera, y decretar la venta de los expuestos a un próximo deterioro y finalmente se dispone la formación por duplicado de un prolijo inventario y el depósito de uno de los ejemplares en la secretaría del juzgado de comercio para la debida instrucción de los acreedores, y se permite a los empleados del ministerio público que asistan a la confección del inventario.

En el Título IV se trata del nombramiento de síndicos definitivos que debe hacer el juzgado de comercio, oyendo previamente la opinión de los acreedores en la primera junta general que tenga; se designan en él las personas inhábiles para desempeñar la sindicatura, se especifican con claridad las atribuciones y obligaciones de los síndicos, y se dictan todas las providencias necesarias para acelerar y regularizar los procedimientos de esos mandatarios, impedir los fraudes que pudieran cometerse en la administración, y conseguir que ella sea más provechosa a los acreedores que fructífera para los administradores.

El Título V se contrae a reglamentar el examen y reconocimiento de los créditos contra la quiebra. Esta diligencia debe hacerse en junta general de acreedores, convocada al efecto y presidida por el juez de comercio. El fallido y los acreedores inscritos en el balance presentado por aquél, o en el formado por los síndicos, pueden impugnar los créditos sujetos a la verificación. El crédito no impugnado y jurado queda irrevocablemente reconocido, salvo dolo o reserva de parte legítima, por el auto que declare concluido el procedimiento de verificación; pero el crédito objetado es sometido al fallo que el juzgado de comercio debe pronunciar en la misma audiencia, si para darlo no necesitare el auxilio de la prueba. Este sencillo sistema de verificación permite aprovechar los conocimientos de todos los acreedores acerca del origen y demás circunstancias de sus respectivos créditos, proporciona a este importantísimo

acto las garantías de la publicidad; y evita los graves inconvenientes y peligros que lleva consigo el reconocimiento fundado exclusivamente en el silencio de los síndicos, acreedores y fallido.

El Título VI habla del convenio entre el fallido y sus acreedores, reglamentando todo lo relativo a su formación, efectos, anulación y rescisión. Teniendo presente que el convenio es la manera de terminar los concursos más conforme con los hábitos y tendencias del comercio, el Proyecto ha cuidado especialmente de adoptar todas las providencias indispensables para que él sea la expresión genuina de la libre e ilustrada voluntad de los acreedores que lo forman, y no el resultado de la colusión interesada, o de la culpable condescendencia con los acreedores más influyentes o con el mismo fallido, y no dudo que el bien calculado sistema del Proyecto producirá el efecto indicado, y contribuirá a destruir las prevenciones difundidas en la clase civil de nuestra sociedad contra la justicia y utilidad de esta institución, identificada con el interés y la costumbre universal del comercio.

Los concursos se eternizan muchas veces porque la insuficiencia del activo no permite cubrir los costos que demandan los procedimientos de la quiebra. La paralización de éstos por un tiempo indefinido coloca a los acreedores en una situación tan anómala como penosa, y permite al fallido emprender nuevos negocios al abrigo de las exenciones inherentes al estado de quiebra, y con el fin de aplicar un eficaz remedio a los males que produce tal situación, el Proyecto ha sancionado las disposiciones consignadas en el Título VII. Según ellas, el juzgado de comercio puede decretar de oficio, o a instancias de los síndicos o de alguno de los acreedores, el sobreseimiento de los procedimientos del concurso; y aunque esta resolución deje subsistente el estado de quiebra, restituye a los acreedores el derecho de perseguir individualmente la persona y bienes del fallido. No obstante esta restitución, se prohíbe despachar mandamiento de ejecución personal fuera de los casos de quiebra fraudulenta.

En el Título VIII se establecen las reglas a que deben ajustarse la realización y liquidación del activo y pasivo de la quiebra, cuando no existe convenio que ponga término a los procedimientos de la quiebra. En este Título el Proyecto autoriza a los síndicos para vender los muebles, raíces y créditos de la masa, en la forma que determina, para transigir todas las diferencias relativas a los derechos litigiosos de la quiebra, sujetándose a lo prevenido por la ley; para exigir la devolución de las prendas, cubriendo la deuda en capital, intereses y costas; para pagar, en cualquier estado de la quiebra, a los acreedores privilegiados o hipotecarios, observando las formalidades que expresa; y después de acordar algunas otras disposiciones referentes a la administración y al conocimiento que debe darse cada tres meses a los acreedores acerca del estado de la realización y liquidación, concluye ordenando a los síndicos la presentación de su cuenta final a la junta que debe convocarse al efecto, y la cesación en el ejercicio de sus funciones.

La reivindicación comercial, rescisión y retención en los casos de quiebra, son la materia del Título IX. El Proyecto ha compilado en este Título los principios aceptados por los códigos europeos y la jurisprudencia y costumbre mercantil; y es justo esperar que generalizados entre nosotros, se facilitará la resolución de las innumerables cuestiones a que alternativamente han dado ocasión el silencio y la incertidumbre de nuestra legislación vigente.

El Título X contiene las disposiciones concernientes a la graduación de los acreedores; y entre ellas, sólo merecen una especial recomendación la que autoriza al acreedor por obligaciones suscritas, endosadas o garantidas solidariamente por personas fallidas, para presentarse en todas las quiebras por el valor nominal de sus títulos y participar de los dividendos respectivos, y la que niega a las masas el derecho para demandarse entre sí el reembolso de los dividendos que cada una hubiere dado, salvo que éstos excedan la cantidad a que monte el crédito por principal, intereses y costas.

La quiebra judicialmente declarada somete al fallido a ciertas interdicciones que no pueden cesar sino mediante la rehabilitación de que se ocupa el Título XI del Proyecto. En él se designan las personas a quienes la ley niega este beneficio; se indican los objetos sobre que debe versar la prueba que exige para otorgarlo, el tribunal ante quien debe deducirse la solicitud y las personas que pueden hacer oposición a ella; y, finalmente, se manda publicar en extracto esa solicitud o íntegramente la sentencia que otorgue la rehabilitación, para dar la debida importancia al acto que repone al fallido en su posición perdida.

El Título final señala la época en que debe principiar a regir el Código.

Al presentaros, de acuerdo con el Consejo de Estado, el adjunto Proyecto, estoy muy lejos de suponer que él sea una obra perfecta en todo sentido, porque sé que nada sale de las manos del hombre que merezca semejante epíteto; pero me asiste la más íntima confianza de que él mejora considerablemente la condición de nuestras instituciones comerciales y las coloca en la vía del progreso. La experiencia y el aumento gradual de nuestras luces nos descubrirán los errores que él contenga y los vacíos que deje; y conociéndolos, será fácil corregir los unos y llenar los otros sin correr los peligros que traen consigo las transiciones irreflexivas y violentas de una legislación a otra.

Santiago, octubre 5 de 1865.- JOSE JOAQUIN PEREZ.- Federico Errázuriz.

El Presidente de la República

Santiago, noviembre 23 de 1865.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el siguiente

CODIGO DE COMERCIO

Título Preliminar

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1. El Código de Comercio rige las obligaciones de los comerciantes que se refieran a operaciones mercantiles, las que contraigan personas no comerciantes para asegurar el cumplimiento de obligaciones comerciales, y las que resulten de contratos exclusivamente mercantiles.

Art. 2. En los casos que no estén especialmente resueltos por este Código, se aplicarán las disposiciones del Código Civil.

Art. 3. Son actos de comercio, ya de parte de ambos contratantes, ya de parte de uno de ellos:

1- La compra y permuta de cosas muebles, hechas con ánimo de venderlas, permutarlas o arrendarlas en la misma forma o en otra distinta, y la venta, permuta o arrendamiento de estas mismas cosas.

Sin embargo, no son actos de comercio la compra o permuta de objetos destinados a complementar accesoriamente las operaciones principales de una industria no comercial.

2- La compra de un establecimiento de comercio.

3- El arrendamiento de cosas muebles hecho con ánimo de subarrendarlas.

4- La comisión o mandato comercial.

5- Las empresas de fábricas, manufacturas, almacenes, tiendas, bazares, fondas, cafés y otros establecimientos semejantes.

6- Las empresas de transporte por tierra, ríos o canales navegables.

7- Las empresas de depósito de mercaderías, provisiones o suministros, las agencias de negocios y los martillos.

8- Las empresas de espectáculos públicos, sin perjuicio de las medidas de policía que corresponda tomar a la autoridad administrativa.

9- Las empresas de seguros terrestres a prima, incluso aquellas que aseguran mercaderías transportadas por canales o ríos.

10. Las operaciones sobre letras de cambio, pagarés y cheques sobre documentos a la orden, cualesquiera que sean su causa y objeto y las personas que en ella intervengan, y las remesas de dinero de una plaza a otra hechas en virtud de un contrato de cambio.

11. Las operaciones de banco, las de cambio y corretaje.

12. Las operaciones de bolsa.

13. Las empresas de construcción, carena, compra y venta de naves, sus aparejos y vituallas.

14. Las asociaciones de armadores.

15. Las expediciones, transportes, depósitos o consignaciones marítimas.

16. Los fletamentos, seguros y demás contratos concernientes al comercio marítimo.

17. Los hechos que producen obligaciones en los casos de averías, naufragios y salvamentos.

18. Las convenciones relativas a los salarios del sobrecargo, capitán, oficiales y tripulación.

19. Los contratos de los corredores marítimos, pilotos lemanes y gente de mar para el servicio de las naves.

20. Las empresas de construcción de bienes inmuebles por adherencia, como edificios, caminos, puentes, canales, desag^o 129;es, instalaciones industriales y de otros similares de la misma naturaleza.

Art. 4. Las costumbres mercantiles suplen el silencio de la ley, cuando los hechos que las constituyen son uniformes, públicos, generalmente ejecutados en la República o en una determinada localidad, y reiterados por un largo espacio de tiempo, que se apreciará prudencialmente por los juzgados de comercio.

Art. 5. No constando a los juzgados de comercio que conocen de una cuestión entre partes la autenticidad de la costumbre que se invoque, sólo podrá ser probada por alguno de estos medios:

1- Por un testimonio fehaciente de dos sentencias que, aseverando la existencia de la costumbre, hayan sido pronunciadas conforme a ella;

2- Por tres escrituras públicas anteriores a los hechos que motivan el juicio en que debe obrar la prueba.

Art. 6. Las costumbres mercantiles servirán de regla para determinar el sentido de las palabras o frases técnicas del comercio y para interpretar los actos o convenciones mercantiles.

LIBRO I

DE LOS COMERCIANTES Y DE LOS AGENTES DEL COMERCIO

Título I

DE LA CALIFICACION DE LOS COMERCIANTES Y DEL REGISTRO DEL COMERCIO

1. De la calificación de los comerciantes

Art. 7. Son comerciantes los que, teniendo capacidad para contratar, hacen del comercio su profesión habitual.

Art. 8. No es comerciante el que ejecuta accidentalmente un acto de comercio; pero queda sujeto a las leyes de comercio en cuanto a los efectos del acto.

Art. 9. Artículo derogado.

Art. 10. Cuando los hijos de familia y los menores que administran su peculio profesional en virtud de la autorización que les confieren los artículos 246 y 439 del Código Civil ejecutaren algún acto de comercio, quedarán obligados hasta concurrencia de su peculio y sometidos a las leyes de comercio.

Art. 11. La mujer casada comerciante se regirá por lo dispuesto en el artículo 150 del Código Civil.

Art. 12. Artículo derogado.

Art. 13. Artículo derogado.

Art. 14. La mujer casada no será considerada como comerciante si no hace un comercio separado del de su marido.

Art. 15. Artículo derogado.

Art. 16. La mujer divorciada y la separada de bienes pueden comerciar, previo al registro y publicación de la sentencia de divorcio y separación o de las capitulaciones matrimoniales, en su caso, y sujetándose, además, si fueren menores de dieciocho años, a las reglas concernientes a los menores bajo guarda.

Art. 17. Artículo derogado.

Art. 18. El menor comerciante puede comparecer en juicio por sí solo en todas las cuestiones relativas a su comercio.

Art. 19. Los contratos celebrados por personas a quienes esté prohibido por las leyes el ejercicio del comercio, no producen acción contra el contratante capaz; pero confieren a éste derecho para demandar a su elección la nulidad o cumplimiento de ellos, a menos que se pruebe que ha procedido de mala fe.

2. Del registro del comercio

Art. 20. En la cabecera de cada departamento se llevará un registro en que se anotarán todos los documentos que según este Código deben sujetarse a inscripción.

Art. 21. Las reglas y formalidades relativas a la organización del registro del comercio, a los deberes y funciones del secretario encargado de él y a la forma y solemnidad de las inscripciones, se determinarán en un reglamento especial.

Título II

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS COMERCIANTES

1. De la inscripción de documentos

Art. 22. En el registro del comercio se tomará razón en extracto y por orden de números y fechas de los siguientes documentos:

1- De las capitulaciones matrimoniales, el pacto de separación de bienes a que se refiere el artículo 1723 del Código Civil, inventarios solemnes, testamentos, actos de partición, sentencias de adjudicación, escrituras públicas de donación, venta, permuta, u otras de igual autenticidad que impongan al marido alguna responsabilidad a favor de la mujer;

2- De las sentencias de divorcio o separación de bienes y de las liquidaciones practicadas para determinar las especies o cantidades que el marido deba entregar a su mujer divorciada o separada de bienes;

3- De los documentos justificativos de los haberes del hijo o pupilo que está bajo la potestad del padre, madre o guardador;

4- De las escrituras de sociedad, sea ésta colectiva, en comandita o anónima, y de las en que los socios nombraren gerente de la sociedad en liquidación;

5- De los poderes que los comerciantes otorgaren a sus factores o dependientes para la administración de sus negocios.

Art. 23. La toma de razón de los documentos especificados en el artículo anterior deberá todo comerciante hacerla efectuar dentro del término de quince días, contados, según el caso, desde el día del otorgamiento del documento sujeto a inscripción, o desde la fecha en que el marido, padre, madre o guardador principie a ejercer el comercio.

Art. 24. Las escrituras sociales y los poderes de que no se hubiere tomado razón, no producirán efecto alguno entre los socios, ni entre el mandante y mandatario; pero los actos ejecutados o contratos celebrados por los socios o mandatarios surtirán pleno efecto respecto de terceros.

2. De la contabilidad mercantil

Art. 25. Todo comerciante está obligado a llevar para su contabilidad y correspondencia:

1- El libro diario;

2- El libro mayor o de cuentas corrientes;

3- El libro de balances;

4- El libro copiador de cartas.

Art. 26. Los libros deberán ser llevados en lengua castellana.

Art. 28. Llevándose libro de caja y de facturas, podrá omitirse en el diario el asiento detallado, tanto de las cantidades que entraren, como de las compras, ventas y remesas de mercaderías que el comerciante hiciere.

Art. 29. Al abrir su giro, todo comerciante hará en el libro de balances una enunciación estimativa de todos sus bienes, tanto muebles como inmuebles, y de todos sus créditos activos y pasivos.

Al fin de cada año formará en este mismo libro un balance general de todos sus negocios, bajo las responsabilidades que se establecen en el Libro IV de este Código.

Art. 30. Los comerciantes por menor llevarán un libro encuadernado, forrado y foliado, y en él asentarán diariamente las compras y ventas que hagan tanto al fiado como al contado.

En este mismo libro formarán al fin de cada año un balance general de todas las operaciones de su giro.

Se considera comerciante por menor al que vende directa y habitualmente al consumidor.

Art. 31. Se prohíbe a los comerciantes:

1- Alterar en los asientos el orden y fecha de las operaciones descritas;

2- Dejar blancos en el cuerpo de los asientos o a continuación de ellos;

3- Hacer interlineaciones, raspaduras o enmiendas en los mismos asientos;

4- Borrar los asientos o parte de ellos;

5- Arrancar hojas, alterar la encuadernación y foliatura y mutilar alguna parte de los libros.

Art. 32. Los errores y omisiones que se cometieren al formar un asiento se salvarán en otro nuevo en la fecha en que se notare la falta.

Art. 33. El comerciante que oculte alguno de sus libros, siéndole ordenada la exhibición, será juzgado por los asientos de los libros de su colitigante que estuvieren arreglados, sin admitírsele prueba en contrario.

Art. 34. Los libros que adolezcan de los vicios enunciados en el artículo 31 no tendrán valor en juicio a favor del comerciante a quien pertenezcan, y las diferencias que le ocurran con otro comerciante por hechos mercantiles, serán decididas por los libros de éste, si estuvieren arreglados a las disposiciones de este Código y no se rindiere prueba en contrario.

Art. 35. Los libros de comercio llevados en conformidad a lo dispuesto en el artículo 31, hacen fe en las causas mercantiles que los comerciantes agiten entre sí.

Art. 36. Si los libros de ambas partes estuvieren en desacuerdo, los tribunales decidirán las cuestiones que ocurran según el mérito que suministren las demás pruebas que se hayan rendido.

Art. 37. Si uno de los litigantes ofrece estar y pasar por lo que constare de los libros de su contendor, y éste se niega a exhibirlos sin motivo bastante en concepto de los juzgados de comercio, podrán los mismos juzgados deferir el juramento supletorio a la parte que ha exigido la exhibición.

Art. 38. Los libros hacen fe contra el comerciante que los lleva, y no se le admitirá prueba que tienda a destruir lo que resultare de sus asientos.

Art. 39. La fe de los libros es indivisible, y el litigante que aceptare en lo favorable los asientos de los libros de su contendor, estará obligado a pasar por todas las enunciaciones adversas que ellos contengan.

Art. 40. Los libros auxiliares no hacen prueba en juicio independientemente de los que exige el artículo 25; pero si el dueño de éstos los hubiere perdido sin su culpa, harán prueba aquellos libros con tal que hayan sido llevados en regla.

Art. 41. Se prohíbe hacer pesquisas de oficio para inquirir si los comerciantes tienen o no libros, o si están o no arreglados a las prescripciones de este Código.

Art. 42. Los tribunales no pueden ordenar de oficio, ni a instancia de parte, la manifestación y reconocimiento general de los libros, salvo en los casos de sucesión universal, comunidad de bienes, liquidación de las sociedades legales o convencionales y quiebras.

Art. 43. La exhibición parcial de los libros de alguno de los litigantes podrá ser ordenada a solicitud de parte o de oficio.

Verificada la exhibición, el reconocimiento y compulsa serán ejecutados en el lugar donde los libros se llevan y a presencia del dueño o de la persona que él comisione, y se limitarán a los asientos que tengan una relación necesaria con la cuestión que se agitare, y a la inspección precisa para establecer que los libros han sido llevados con la regularidad requerida.

Sólo los jueces de comercio son competentes para verificar el reconocimiento de los libros.

Art. 44. Los comerciantes deberán conservar los libros de su giro hasta que termine de todo punto la liquidación de sus negocios.

La misma obligación pesa sobre sus herederos.

3. De la correspondencia

Art. 45. Los comerciantes deberán dejar copia íntegra y a la letra de todas las cartas que escribieren sobre negocios de su giro en el libro destinado a este objeto.

Art. 46. Las cartas se pondrán en el libro copiator unas en pos de otras, sin dejarse blancos, y guardándose el orden de sus fechas.

Art. 47. Los juzgados de comercio pueden decretar de oficio, o a instancia de parte, la exhibición de las cartas originales que tengan relación con el asunto litigioso, y ordenar que se compulsen de los libros respectivos las de igual clase que se hayan dirigido los litigantes.

En uno y otro caso se designarán previa y determinadamente las cartas que deban exhibirse o copiarse.

Título III

DE LOS CORREDORES

Art. 48. Los corredores son oficiales públicos instituidos por la ley para dispensar su mediación asalariada a los comerciantes y facilitarles la conclusión de sus contratos.

Art. 49. En las plazas de comercio que designare el Presidente de la República habrá un número fijo de corredores, proporcionado a su población y a la extensión de su tráfico.

El número será fijado por reglamentos particulares.

Art. 50. Los corredores serán nombrados por el Presidente de la República a propuesta en terna de los juzgados de comercio.

En los distritos donde hubiere dos o más juzgados que conozcan de asuntos mercantiles, la propuesta se hará por el que estuviere de turno al tiempo de la creación de la plaza o de su vacante.

Art. 51. Para formar la terna los juzgados de comercio convocarán a concurso, y las personas que quieran tomar parte en él deberán acreditar de una manera fehaciente su aptitud legal y moral, y la posesión de los conocimientos necesarios para el exacto desempeño de las funciones de corredor.

Art. 52. Antes de entrar en el ejercicio de sus funciones los corredores prestarán ante el respectivo juzgado de comercio juramento de desempeñar fiel y lealmente el cargo, y rendirán una fianza para responder de las condenaciones que se pronunciaren contra ellos por hechos relativos al desempeño de su profesión.

Art. 53. La fianza de los corredores será de uno a cinco escudos.

El Presidente de la República designará la cantidad de la fianza, según la importancia de las plazas de comercio donde los corredores deban desempeñar sus funciones.

Art. 54. Si de cualquier modo llegare a noticia del juzgado de comercio que la fianza del corredor se halla disminuida o agotada le ordenará que la reponga dentro de treinta días; y si el corredor no lo hiciere, se declarará vacante el destino.

Art. 55. No pueden ser corredores:

- 1- Los que tienen prohibición de comerciar;
- 2- Los menores de veintiún años;
- 3- Los que han sido destituidos de este cargo;
- 4- Los que hubieren sido condenados a pena aflictiva o infamante.

Art. 56. Los corredores están obligados:

- 1- A responder de la identidad de las personas que contrataren por su intermedio y a asegurarse de su capacidad legal.

Interviniendo en contratos celebrados por personas incapaces, responderán de los perjuicios que resultaren directamente de la incapacidad.

- 2- A ejecutar por sí mismos las negociaciones que se les encomendaren.

3- A llevar un registro encuadernado y foliado, en el cual asentarán día a día, por el orden de fechas, en numeración progresiva, sin raspaduras, interlineaciones, notas marginales, abreviaturas o cifras, todas las compraventas, seguros, préstamos a la gruesa, fletamentos, y en general todas las operaciones ejecutadas por su mediación.

No pudiendo hacer por sí mismos los asientos, les será permitido ejecutarlos, bajo su responsabilidad, por medio de un dependiente, y a condición de rubricarlos al margen.

4- A llevar un libro manual en el cual consignarán los nombres y domicilios de los contratantes, la materia del contrato y las condiciones con que se hubiere celebrado.

Los asientos se harán en el acto de ajustarse las operaciones.

Siempre que negociaren letras de cambio, deberán asentar sus fechas, términos y vencimientos, las plazas sobre que estén giradas, los nombres del librador, endosantes y pagador, los del último cedente y tomador, y el cambio convenido entre éstos.

5- A recoger del cedente los documentos de comercio que hubieren negociado y entregarlos al tomador, de quien recibirán el precio para llevarlo al cedente.

6- A entregar a cada uno de los interesados, dentro de las veinticuatro horas siguientes a la conclusión del negocio, un extracto firmado por ellos y por los mismos interesados del asiento que hubieren verificado en su registro. Este extracto firmado por las partes hace fe del contrato.

7- A presentar su registro y manual a los tribunales o jueces árbitros, siempre que fueren requeridos al efecto.

Art. 57. Se prohíbe a los corredores ejecutar operaciones de comercio por su cuenta o tomar interés en ellas, bajo nombre propio o ajeno, directa o indirectamente; y también desempeñar en el comercio el oficio de cajero, tenedor de libros o dependiente, cualquiera que sea la denominación que llevaren.

Art. 58. Se les prohíbe asimismo:

1- Exigir o recibir salarios superiores a los designados en los aranceles respectivos;

2- Dar certificaciones sobre hechos que no consten de los asientos de sus registros.

Podrán sin embargo declarar, en virtud de orden de tribunal competente y no de otro modo, lo que hubieren visto o entendido en cualquier negocio.

Art. 59. Los corredores que no cumplieren con las obligaciones que les impone este Código, o que ejecutaren alguno de los actos que les están prohibidos, podrán ser suspendidos o destituidos de su oficio discrecionalmente por los juzgados de comercio.

Art. 60. Los registros de los corredores no prueban la verdad del contrato a que ellos se refieren, pero estando las partes de acuerdo acerca de la existencia de éste, se estará para determinar su carácter y condiciones a lo que conste de los mismos registros.

Art. 61. Las minutas que entregaren a sus clientes y las que se dieran recíprocamente, en los casos en que dos o más corredores concurrieren a la celebración de un negocio por comisión de diversas personas, hacen prueba contra el corredor que las suscribe.

Art. 62. Los libros de los corredores que cesaren en su oficio serán recogidos por los secretarios de los juzgados de comercio y depositados en la secretaría.

Art. 63. La responsabilidad de los corredores por razón de las operaciones de su oficio prescribe en dos años, contados desde la fecha de cada una de éstas.

Art. 64. Las quiebras de los corredores se presumen fraudulentas.

Art. 65. Los corredores no están obligados personalmente a cumplir los contratos celebrados por su mediación ni a garantizar la solvencia de sus clientes, salvo las excepciones establecidas en este Código respecto de las negociaciones de efectos públicos.

Art. 66. Un reglamento especial, dictado por el Presidente de la República, fijará los derechos de corretaje.

Art. 67. Los corredores encargados de comprar o vender efectos públicos quedan personalmente obligados a pagar el precio de la compra o hacer la entrega de los efectos vendidos, y en caso alguno se les admitirá la excepción de falta de provisión.

Art. 68. Bajo la denominación de efectos públicos se comprenden:

- 1- Los títulos de créditos contra el Estado reconocidos como negociables;
- 2- Los de establecimientos públicos y empresas particulares autorizadas para crearlos y hacerlos circular;
- 3- Los emitidos por los gobiernos extranjeros, siempre que su negociación no se encuentre prohibida.

Art. 69. El que ha empleado un corredor para comprar o vender efectos públicos sólo tiene acción contra el corredor que ha empleado.

Art. 70. El corredor no puede compensar las sumas que recibiere para comprar efectos públicos, ni el precio que se le entregare de los vendidos por él, con las cantidades que le deba su cliente, comprador o vendedor.

Art. 71. El corredor es responsable de la autenticidad de la última firma de los documentos que negociare.

Cesa esta responsabilidad cuando los interesados han tratado directamente entre sí y el corredor ha intervenido en la negociación como simple intermediario.

Art. 72. Es también responsable de la legitimidad de los efectos públicos al portador, negociados por su mediación. Pero si los documentos no tienen signos externos y visibles por los que pueda establecerse su identidad, no es responsable.

Art. 73. El corredor que intervenga en la venta de mercaderías está obligado:

1- A expresar la calidad, cantidad y precio de la cosa vendida, el lugar y época de la entrega, y la forma en que deba pagarse el precio;

2- A asistir a la entrega de las que se hubieren vendido con su intervención, siempre que al efecto sea requerido por alguno de los contratantes.

Art. 74. El corredor no garantiza la cantidad de las mercaderías vendidas ni su calidad, aun cuando éstas no resulten conformes con las muestras que hubiere exhibido al comprador, salvo el caso de mala fe.

Art. 75. El corredor no puede demandar a su nombre el precio de las mercaderías vendidas por su intermedio, ni reivindicarlas por falta de pago.

Sin embargo, si el corredor obrare como comisionista, quedará sujeto a todas las obligaciones y podrá ejecutar todos los derechos que nazcan del contrato.

Art. 76. El carácter de intermediario no inhabilita al corredor para desempeñar las funciones de mandatario del vendedor y recibir como tal el precio de las mercaderías vendidas por su mediación.

Art. 77. El corredor a quien su cliente entregare un documento de comercio endosado con la cláusula valor recibido al contado, se entiende constituido mandatario para el efecto de recibir el precio y libertar válidamente al comprador.

Art. 78. En materia de seguros, las funciones de los corredores son: intervenir en la realización de los contratos de seguros marítimos o fluviales, redactar las pólizas a prevención con los escribanos públicos, autorizar las ejecutadas entre las partes, y certificar previamente la tasa de las primas en todos los viajes por mar, ríos y canales navegables.

En los asientos que hicieren en conformidad al número 3- del artículo 56, expresarán los nombres de los contratantes, la cosa asegurada, el valor que se le hubiere fijado, el lugar de la carga y descarga, la prima estipulada, el nombre del buque, su matrícula, pabellón y porte, y el nombre del capitán que lo mandare.

Art. 79. En las operaciones de corretaje marítimo los corredores deberán asentar en el registro de que habla el número 3- del artículo 56 los contratos de fletamento en que intervinieren, expresando los nombres del capitán y fletador, nombre, pabellón, matrícula y porte del buque, el puerto de carga y descarga, el flete, los efectos del cargamento, las estadías convenidas y el plazo fijado para principiar y concluir la carga.

Deberán asimismo conservar un ejemplar de las cartas de los fletamentos ajustados por su intermedio.

Art. 80. Sólo los corredores titulados tendrán el carácter de oficiales públicos. Sin embargo, podrá ejercer la correduría cualquiera persona que no se halle incluida en alguna de las prohibiciones establecidas en el artículo 55.

Título IV

DE LOS MARTILLEROS

Art. 81. Artículo derogado.

Art. 82. Artículo derogado.

Art. 83. Artículo derogado.

Art. 84. Artículo derogado.

Art. 85. Artículo derogado.

Art. 86. Artículo derogado.

Art. 87. Artículo derogado.

Art. 88. Artículo derogado.

Art. 89. Artículo derogado.

Art. 90. Artículo derogado.

Art. 91. Artículo derogado.

Art. 92. Artículo derogado.

Art. 93. Artículo derogado.

Art. 94. Artículo derogado.

Art. 95. Artículo derogado.

LIBRO II

DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES MERCANTILES EN GENERAL

Título I

DISPOSICIONES GENERALES

1. De la constitución, forma y efectos de los contratos y obligaciones

Art. 96. Las prescripciones del Código Civil relativas a las obligaciones y contratos en general son aplicables a los negocios mercantiles, salvo las modificaciones que establece este Código.

Art. 97. Para que la propuesta verbal de un negocio imponga al proponente la respectiva obligación, se requiere que sea aceptada en el acto de ser conocida por la persona a quien se dirigiere; y no mediando tal aceptación, queda el proponente libre de todo compromiso.

Art. 98. La propuesta hecha por escrito deberá ser aceptada o desechada dentro de veinticuatro horas, si la persona a quien se ha dirigido residiere en el mismo lugar que el proponente, o a vuelta de correo, si estuviere en otro diverso.

Vencidos los plazos indicados, la propuesta se tendrá por no hecha, aun cuando hubiere sido aceptada.

En caso de aceptación extemporánea, el proponente será obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, a dar pronto aviso de su retractación.

Art. 99. El proponente puede arrepentirse en el tiempo medio entre el envío de la propuesta y la aceptación, salvo que al hacerla se hubiere comprometido a esperar contestación o a no disponer del objeto del contrato, sino después de desechada o de transcurrido un determinado plazo.

El arrepentimiento no se presume.

Art. 100. La retractación tempestiva impone al proponente la obligación de indemnizar los gastos que la persona a quien fue encaminada la propuesta hubiere hecho, y los daños y perjuicios que hubiere sufrido.

Sin embargo, el proponente podrá exonerarse de la obligación de indemnizar, cumpliendo el contrato propuesto.

Art. 101. Dada la contestación, si en ella se aprobare pura y simplemente la propuesta, el contrato queda en el acto perfeccionado y produce todos sus efectos legales, a no ser que antes de darse la respuesta ocurra la retractación, muerte o incapacidad legal del proponente.

Art. 102. La aceptación condicional será considerada como una propuesta.

Art. 103. La aceptación tácita produce los mismos efectos y está sujeta a las mismas reglas que la expresa.

Art. 104. Residiendo los interesados en distintos lugares, se entenderá celebrado el contrato, para todos sus efectos legales, en el de la residencia del que hubiere aceptado la propuesta primitiva o la propuesta modificada.

Art. 105. Las ofertas indeterminadas contenidas en circulares, catálogos, notas de precios corrientes, prospectos, o en cualquiera otra especie de anuncios impresos, no son obligatorias para el que las hace.

Dirigidos los anuncios a personas determinadas, llevan siempre la condición implícita de que al tiempo de la demanda no hayan sido enajenados los efectos ofrecidos, de que no hayan sufrido alteración en su precio, y de que existan en el domicilio del oferente.

Art. 106. El contrato propuesto por el intermedio de corredor se tendrá por perfecto desde el momento en que los interesados aceptaren pura y simplemente la propuesta.

Art. 107. La dación de arras no importa reserva del derecho de arrepentirse del contrato ya perfecto, a menos que se hubiere estipulado lo contrario.

Art. 108. La oferta de abandonar las arras o de devolverlas dobladas no exonera a los contratantes de la obligación de cumplir el contrato perfecto o de pagar daños y perjuicios.

Art. 109. Cumplido el contrato o pagada una indemnización, las arras serán devueltas, sea cual fuere la parte que hubiere rehusado el cumplimiento del contrato.

Art. 110. En la computación de los plazos de días, meses y años, se observarán las reglas que contienen los artículos 48 y 49 del Código Civil, a no ser que la ley o la convención dispongan otra cosa.

Art. 111. La obligación que vence en día domingo o en otro día festivo, es pagadera al siguiente.

La misma regla se aplicará a las obligaciones que venzan los días sábado de cada semana y 31 de diciembre de cada año.

Art. 112. No se reconocen términos de gracia o uso que difieran el cumplimiento de las obligaciones más allá del plazo que señale la convención o la ley.

Art. 113. Todos los actos concernientes a la ejecución de los contratos celebrados en país extranjero y cumplidos en Chile son regidos por la ley chilena, en conformidad a lo que se prescribe en el inciso final del artículo 16 del Código Civil.

Así la entrega y pago, la moneda en que éste deba hacerse, las medidas de toda especie, los recibos y su forma, las responsabilidades que imponen la falta de cumplimiento o el cumplimiento imperfecto o tardío, y cualquiera otro acto relativo a la mera ejecución del contrato deberán arreglarse a las disposiciones de las leyes de la República, a menos que los contratantes hubieren acordado otra cosa.

Art. 114. Siempre que en los contratos enunciados en el inciso primero del anterior artículo se estipule que el pago deba hacerse en las monedas o medidas legales del lugar donde fueren celebrados, serán éstas reducidas por convenio de las partes, o a juicio de peritos, a las monedas o medidas legales de Chile al tiempo del cumplimiento.

La misma regla será aplicada cuando en los contratos celebrados en Chile se estipulare que la entrega o pago haya de hacerse en medidas o monedas extranjeras.

Art. 115. Cuando las partes se refieran a medidas desautorizadas por la ley, serán obligatorias las usadas en el lugar donde deba cumplirse el contrato.

Art. 116. Si antes del vencimiento del plazo fueren excluidas de la circulación las piezas de moneda a que se refiera la obligación, el pago se hará en las monedas corrientes al tiempo del cumplimiento del contrato según el valor legal que éstas tuvieren.

Art. 117. El acreedor no está obligado a aceptar el pago antes del vencimiento de la obligación.

Art. 118. Ninguna persona, con excepción del Fisco, sus reparticiones y demás instituciones públicas, de las empresas estatales y del Banco Central de Chile, está obligada a recibir en pago y de una sola vez más de cincuenta monedas de cada tipo de las que se acuñen en el país.

Las monedas cortadas, perforadas, corroídas o deterioradas en cualquiera forma en que no sea visible la acuñación, perderán su carácter de moneda legal.

Art. 119. El deudor que paga tiene derecho de exigir un recibo, y no está obligado a contentarse con la devolución o entrega del título de la deuda.

El recibo prueba la liberación de la deuda.

Art. 120. El finiquito de una cuenta hará presumir el de las anteriores, cuando el comerciante que lo ha dado arregla sus cuentas en períodos fijos.

Art. 121. El acreedor que tiene varios créditos vencidos contra un deudor, puede imputar el pago a cualquiera de las deudas, cuando el deudor no hubiere hecho la imputación al tiempo de hacer el pago.

Art. 122. El comerciante que al recibir una cuenta paga o da finiquito, no pierde el derecho de solicitar la rectificación de los errores, omisiones, partidas duplicadas u otros vicios que aquella contenga.

Art. 123. Artículo derogado.

Art. 124. Artículo derogado.

Art. 125. Si se dieren en pago documentos al portador, se causará novación si el acreedor al recibirlos no hubiere hecho formal reserva de sus derechos para el caso de no ser pagados.

Art. 126. No hay rescisión por causa de lesión enorme en los contratos mercantiles.

2. De la prueba de los contratos y obligaciones

Art. 127. Las escrituras privadas que guarden uniformidad con los libros de los comerciantes hacen fe de su fecha respecto de terceros, aun fuera de los casos que enumera el artículo 1703 del Código Civil.

Art. 128. La prueba de testigos es admisible en negocios mercantiles, cualquiera que sea la cantidad que importe la obligación que se trate de probar, salvo los casos en que la ley exija escritura pública.

Art. 129. Los juzgados de comercio podrán, atendidas las circunstancias de la causa, admitir prueba testimonial aun cuando altere o adicione el contenido de las escrituras públicas.

Título II

DE LA COMPRAVENTA

1. De la cosa vendida

Art. 130. En la venta de una cosa que se tiene a la vista y es designada al tiempo del contrato sólo por su especie, no se entiende que el comprador se reserva la facultad de probarla.

Esta disposición no es extensiva a las cosas que se acostumbra comprar al gusto.

Art. 131. Cuando el comprador de una cosa a la vista se reserva expresamente la prueba sin fijar plazo para hacerla, la compra se reputa verificada bajo condición suspensiva potestativa durante el término de tres días.

Este término se contará desde el día en que el vendedor requiera al comprador para que verifique la prueba, y si el comprador no la hiciere dentro de él, se tendrá por desistido del contrato.

Art. 132. Siempre que la cosa vendida a la vista sea de las que se acostumbra comprar al gusto, la reserva de la prueba se presume, y esta prueba implica la condición suspensiva de si la cosa fuere sana y de regular calidad.

Art. 133. Si el contrato determina simultáneamente la especie y la calidad de la cosa que se vende a la vista, se entiende que la compra ha sido hecha bajo la condición suspensiva casual de que la cosa sea de la especie y calidad convenidas.

Si al tiempo de entregarse la cosa que ha sido materia del contrato, el comprador pretendiere que su especie y calidad no son conformes con la especie y calidad estipuladas, la cosa será reconocida por peritos.

Art. 134. La compra por orden de una cosa designada sólo por su especie, y que el vendedor debe remitir al comprador, implica de parte de éste la facultad de resolver el contrato, si la cosa no fuere sana y de regular calidad.

Siendo la cosa designada a la vez por su especie y calidad, el comprador tendrá también la facultad de resolver el contrato si la cosa no fuere de la calidad estipulada.

Habiendo desacuerdo entre las partes en los dos casos propuestos, se ordenará que la cosa sea reconocida por peritos.

Art. 135. Cuando la compra fuere ejecutada sobre muestras, lleva implícita la condición de resolverse el contrato si las mercaderías no resultaren conformes con las muestras.

Art. 136. Vendida una cosa durante su transporte por mar, tierra, ríos o canales navegables, el comprador podrá disolver el contrato toda vez que la cosa no fuere de recibo o de la especie y calidad convenidas.

Art. 137. Comprada y expedida por orden la cosa vendida bajo condición de entregarla en lugar determinado, se entiende que la compra ha sido verificada bajo la condición suspensiva casual de que la cosa llegue a su destino.

Cumplida la condición, el comprador no podrá disolver el contrato, salvo que la cosa no fuere de recibo o de la especie y calidad estipuladas.

Art. 138. La compra de un buque o de cualquier otro objeto que no existe y se supone existente, no vale.

Pero si tal compra fuere hecha tomando en cuenta los riesgos que corre el objeto vendido, el contrato se reputará puro, si al celebrarlo ignoraba el vendedor la pérdida de este objeto.

2. Del precio

Art. 139. No hay compraventa si los contratantes no convienen en el precio o en la manera de determinarlo; pero si la cosa vendida fuere entregada, se presumirá que las partes han aceptado el precio corriente que tenga en el día y lugar en que se hubiere celebrado el contrato.

Habiendo diversidad de precios en el mismo día y lugar, el comprador deberá pagar el precio medio.

Esta regla es también aplicable al caso en que las partes se refieran al precio que tenga la cosa en un tiempo y lugar diversos del tiempo y lugar del contrato.

Art. 140. Si el tercero a quien se ha confiado el señalamiento del precio no lo señalare, sea por el motivo que fuere, y el objeto vendido hubiere sido entregado, el contrato se llevará a efecto por el que tuviere la cosa el día de su celebración, y en caso de variedad de precios, por el precio medio.

Art. 141. En el caso de compra de mercaderías por el precio que otro ofrezca, el comprador, en el acto de ser requerido por el vendedor, podrá o llevarla a efecto o desistir de ella. Pasados tres días sin que el vendedor requiera al comprador, el contrato quedará sin efecto.

Pero si el vendedor hubiere entregado las mercaderías, el comprador deberá pagar el precio que aquéllas tuvieren el día de la entrega.

3. De los efectos del contrato de venta

Art. 142. La pérdida, deterioro o mejora de la cosa, después de perfeccionado el contrato, son de cuenta del comprador, salvo el caso de estipulación en contrario, o de que la pérdida o deterioro hayan ocurrido por fraude o culpa del vendedor o por vicio interno de la cosa vendida.

Art. 143. Aunque la pérdida o deterioro sobrevinientes a la perfección del contrato provengan de caso fortuito, serán de cargo del vendedor:

1- Cuando el objeto vendido no sea un cuerpo cierto y determinado, con marcas, números o cualesquiera otras señales que establezcan su identidad y lo diferencien de otro de la misma especie;

2- Si teniendo el comprador, por la convención, el uso o la ley, la facultad de examinar y probar la cosa, pereciere ésta o se deteriorare antes que el comprador manifieste quedar contento con ella;

3- Cuando las mercaderías, debiendo ser entregadas por peso, número o medida, perecieren o se deterioraren antes de pesarse, contarse o medirse, a no ser que fueren compradas a la vista y por un precio alzado, o que el comprador hubiere incurrido en mora de concurrir al peso, numeración o medida.

Esta regla se aplicará también a la venta alternativa de dos o más cosas fungibles que deban ser entregadas por número, peso o medida;

4- Siempre que la venta se hubiere verificado a condición de no entregarse la cosa hasta vencido un plazo determinado, o hasta que se encuentre en estado de ser entregada con arreglo a las estipulaciones del contrato;

5- Si estando dispuesto el comprador a recibir la cosa, el vendedor incurriere en mora de entregarla, a no ser que hubiera debido perecer igualmente en poder del comprador si éste la hubiera recibido;

6- Si en las obligaciones alternativas pereciere fortuitamente una de las cosas vendidas.

Pereciendo las dos, y una de ellas por hecho del vendedor, éste deberá el precio corriente de la última que pereció, siempre que le corresponda la elección.

Si la elección no perteneciere al vendedor, y una de las cosas hubiere perecido por caso fortuito, el comprador deberá contentarse con la que exista; mas si hubiere perecido por culpa del vendedor, podrá exigir la entrega de la existente o el precio de la perdida.

4. De las obligaciones del vendedor y comprador

Art. 144. Perfeccionado el contrato, el vendedor debe entregar las cosas vendidas en el plazo y lugar convenidos.

No estando señalado el plazo, el vendedor deberá tener las mercaderías vendidas a disposición del comprador dentro de las veinticuatro horas siguientes a la celebración del contrato.

A falta de designación de lugar para la entrega, se hará en el lugar donde existían las mercaderías al tiempo de perfeccionarse la compraventa.

Art. 145. Si las mercaderías vendidas no hubieren sido individualizadas, el vendedor cumplirá su obligación entregándolas sanas y de regular calidad.

Art. 146. En el acto de la entrega puede el vendedor exigir del comprador el reconocimiento íntegro de la calidad y cantidad de las mercaderías.

Si el comprador no hiciere el reconocimiento, se entenderá que renuncia todo ulterior reclamo por falta de cantidad o defecto de calidad.

Art. 147. Si en el tiempo medio entre la fecha del contrato y el momento de la entrega hubieren decaído las facultades del comprador, el vendedor no estará obligado a entregar la cosa vendida, aun cuando haya dado plazo para el pago del precio, si no se rindiere fianza que le dé una seguridad satisfactoria.

Art. 148. El envío de las mercaderías hecho por el vendedor al domicilio del comprador o a cualquiera otro lugar convenido, importa la tradición efectiva de ellas.

El envío no implicará entrega cuando fuera efectuado sin ánimo de transferir la propiedad, como si el vendedor hubiese remitido las mercaderías a un consignatario con orden de no entregarlas hasta que el comprador pague el precio o dé garantías suficientes.

Art. 149. La entrega de la cosa vendida se entiende verificada:

1- Por la trasmisión del conocimiento, carta de porte o factura en los casos de venta de mercaderías que vienen en tránsito por mar o por tierra;

2- Por el hecho de fijar su marca el comprador, con consentimiento del vendedor, en las mercaderías compradas;

3- Por cualquier otro medio autorizado por el uso constante del comercio.

Art. 150. Mientras que el comprador no retire y traslade las mercaderías, el vendedor es responsable de su custodia y conservación hasta el dolo y culpa lata.

Art. 151. Estando las mercaderías en poder del vendedor, aunque sea por vía de depósito, éste podrá retenerlas hasta el entero pago del precio y los intereses correspondientes.

Art. 152. Si después de perfeccionada la venta el vendedor consume, altera, o enajena y entrega a otro las mercaderías vendidas, deberá entregar al comprador otras equivalentes en especie, calidad y cantidad, o en su defecto abonarle su valor a juicio de peritos, con indemnización de perjuicios.

Art. 153. Rehusando el comprador, sin justa causa, la recepción de las mercaderías compradas, el vendedor podrá solicitar la rescisión de la venta con indemnización de perjuicios, o el pago del precio con los intereses legales, poniendo las mercaderías a disposición del juzgado de comercio para que ordene su depósito y venta en martillo por cuenta del comprador.

El vendedor podrá igualmente solicitar el depósito siempre que el comprador retardare la recepción de las mercaderías; y en este caso serán de cargo del último los gastos de traslación de las mercaderías al depósito y de su conservación en él.

Art. 154. El vendedor está obligado a sanear las mercaderías vendidas y a responder de los vicios ocultos que contengan, conforme a las reglas establecidas en el Título De la compraventa del Código Civil.

Las acciones redhibitorias prescribirán por el lapso de seis meses contados desde el día de la entrega real de la cosa.

Art. 155. Puesta la cosa a disposición del comprador, y dándose éste por satisfecho de ella, deberá pagar el precio en el lugar y tiempo estipulados.

No habiendo término ni lugar señalados para el pago del precio, el comprador deberá hacerlo en el lugar y tiempo de la entrega, y no podrá exigir que ésta se efectúe sino pagando el precio en el acto.

Art. 156. No entregando el vendedor dentro del plazo estipulado las mercaderías vendidas, el comprador podrá solicitar el cumplimiento o la rescisión del contrato, y en uno u otro caso la reparación de los perjuicios que hubiere sufrido.

Art. 157. El comprador que contratare en conjunto una determinada cantidad de mercaderías, no está obligado a recibir una porción de ellas bajo promesa de que se le entregará posteriormente lo restante.

Pero si el comprador aceptare las entregas parciales, la venta se tendrá por consumada en cuanto a las porciones recibidas, aun cuando el vendedor no le entregue las restantes.

En este caso el comprador podrá compeler al vendedor a que cumpla íntegramente el contrato o a que le indemnice los perjuicios que le cause el cumplimiento imperfecto.

Art. 158. Entregadas las mercaderías vendidas, el comprador no será oído sobre defecto de calidad o falta de cantidad, siempre que las hubiere examinado al tiempo de la entrega y recibídolas sin previa protesta.

Art. 159. Cuando las mercaderías fueren entregadas en fardos o bajo cubierta que impidan su reconocimiento, y el comprador hiciere una formal y expresa reserva del derecho de examinarlas, podrá reclamar en los tres días inmediatos al de la entrega las faltas de cantidad o defecto de calidad, acreditando en el primer caso que los cabos de las piezas se encuentran intactos, y en el segundo que las averías o defectos son de tal especie que no han podido ocurrir en su almacén por caso fortuito, y que no habrían podido ser causados dolosamente sin que aparecieren vestigios del fraude.

Art. 160. El comprador tiene derecho a exigir del vendedor que forme y le entregue una factura de las mercaderías vendidas, y que ponga al pie de ellas el recibo del precio total o de la parte que se le hubiere entregado.

No reclamándose contra el contenido de la factura dentro de los ocho días siguientes a la entrega de ella, se tendrá por irrevocablemente aceptada.

Título III

DE LA PERMUTACION

Art. 161. La permutación mercantil se califica y rige por las mismas reglas que gobiernan la compraventa, en cuanto no se opongan a la naturaleza de aquel contrato.

Título IV

DE LA CESION DE CREDITOS MERCANTILES

Art. 162. La cesión de un crédito no endosable se sujetará a las reglas establecidas en el Título De la cesión de derechos del Código Civil.

La notificación de la cesión se hará por un ministro de fe, con exhibición del respectivo título.

Para que se haga bastará el simple requerimiento del cesionario.

Art. 163. El deudor a quien se notifique la cesión y que tenga que oponer excepciones que no resulten del título cedido, deberá hacerlas presentes en el acto de la notificación, o dentro de tercero día a más tardar, so pena de que más adelante no serán admitidas.

Las excepciones que aparezcan a la vista del documento o que nazcan del contrato, podrán oponerse contra el cesionario en la misma forma que habrían podido oponerse contra el cedente.

Art. 164. La cesión de los documentos a la orden se hará por medio del endoso, y la de los documentos al portador por la mera tradición manual.

Art. 165. La cesión de efectos públicos negociables se hará en la forma que determinen las leyes de su creación o los decretos que autoricen su emisión.

Título V

DEL TRANSPORTE POR TIERRA, LAGOS, CANALES O RIOS NAVEGABLES

1. Definiciones y reglas generales

Art. 166. El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas.

Llámase porteador el que contrae la obligación de conducir.

El que hace la conducción por agua toma el nombre de patrón o barquero.

Denomínase cargador, remitente o consignante el que por cuenta propia o ajena encarga la conducción.

Se llama consignatario la persona a quien se envían las mercaderías. Una misma persona puede ser a la vez cargador y consignatario.

La cantidad que el cargador se obliga a pagar por la conducción se llama porte.

El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, se llama empresario de transportes, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo.

Art. 167. El transporte participa a la vez del arrendamiento de servicios y del depósito.

Art. 168. Aunque el transporte imponga la obligación de hacer, el que se obliga a conducir personas o mercaderías puede, bajo su responsabilidad, encargar la conducción a un tercero.

En este caso el que primitivamente ha tomado sobre sí la obligación de conducir conserva su carácter de porteador respecto del cargador con quien ha tratado, y toma el carácter de cargador respecto del que efectivamente haga la conducción de las personas o mercaderías.

Art. 169. El transporte es rescindible, a voluntad del cargador, antes o después de comenzado el viaje.

En el primer caso, el cargador pagará al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del porte estipulado.

Art. 170. Es también rescindible de parte de ambos contratantes por la superveniencia de un suceso que impida emprender el viaje, como pérdida de los efectos, declaración de guerra, prohibición de comerciar, intercepción de caminos por tropas enemigas u otros acontecimientos análogos.

En cualquiera de estos casos la rescisión se verifica sin indemnización, y cada una de las partes sufre las pérdidas de sus aprestos y los perjuicios que le cause la rescisión.

Art. 171. Las disposiciones del presente Título son obligatorias a toda clase de porteadores, cualquiera que sea la denominación que vulgarmente se les aplique, incluso las personas que se obligan ocasionalmente a conducir pasajeros o mercaderías.

Art. 172. Hay empresarios particulares y empresarios públicos de conducciones.

Son empresarios particulares los que, ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido al público sus servicios y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos.

Son empresarios públicos los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones, y las ejecutan en los períodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios.

2. De la carta de porte o carta guía

Art. 173. Llámase carta de porte el documento que las partes otorgan para acreditar la existencia y condiciones del contrato, y la entrega de las mercaderías al porteador.

Art. 174. Convenidos los contratantes en el otorgamiento de la carta de porte, deberán extenderla y firmarla por duplicado.

Art. 175. La carta de porte debe expresar:

- 1- El nombre, apellido y domicilio del cargador, porteador y consignatario;
- 2- La calidad genérica de las mercaderías, su peso y las marcas y número de los bultos que las contengan;
- 3- El lugar de la entrega;
- 4- El precio de la conducción;
- 5- El plazo en que debe hacerse entrega de la carga;
- 6- El lugar, día, mes y año del otorgamiento;
- 7- Cualesquiera otros pactos o condiciones que acordaren los contratantes.

Art. 176. La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al portador.

El cesionario, endosatario o portador de la carta de porte se subroga en todas las obligaciones y derechos del cargador.

Art. 177. La omisión de alguna de las enunciaciones que prescribe el artículo 175 no destruye el mérito probatorio de la carta de porte, y las designaciones omitidas podrán ser suplidas por cualquiera especie de prueba legal.

Art. 178. No se admitirán contra el tenor de la carta de porte otras excepciones que las de falsedad, omisión y error involuntario.

Art. 179. En defecto de carta de porte, la entrega de la carga hecha por el cargador al porteador podrá justificarse por cualquier medio probatorio.

3. De las obligaciones y derechos del cargador

Art. 180. El cargador está obligado a entregar las mercaderías al porteador bien acondicionadas y en el tiempo y lugar convenidos, y a suministrarle los documentos necesarios para el libre tránsito o pasaje de la carga.

Asimismo, entregará al porteador una guía de despacho de la mercadería, timbrada por la autoridad tributaria, en la que, a lo menos, se expresará la fecha de expedición del documento, el nombre, apellidos y domicilio del cargador, del porteador y del consignatario, el recinto de la entrega de la mercadería al consignatario y el precio de la conducción y su modalidad de pago.

Art. 181. No habiendo carta de porte, o no enunciándose en ella el estado de las mercaderías, se presume que han sido entregadas al porteador sanas y en buena condición.

Art. 182. No verificándose la entrega de los efectos en el tiempo y paraje convenidos, podrá el porteador solicitar la rescisión del contrato y el pago de la mitad del porte estipulado; pero si prefiriese llevar a cabo la conducción, el cargador deberá pagarle el aumento de costos que le ocasionare el retardo de la entrega.

Art. 183. Los comisos, multas, y en general todos los daños y perjuicios que sufiere el porteador por estar desprovisto de los documentos indispensables para el expedito pasaje de las mercaderías, serán de la exclusiva responsabilidad del cargador.

Art. 184. Las mercaderías se transportan a riesgo y ventura del cargador, del consignatario o de la persona que invistiere el carácter de propietario de ellas; y por consiguiente serán de su cuenta las pérdidas y averías que sufran durante la conducción por caso fortuito o vicio propio de las mismas mercaderías, salvo en estos casos:

1- Si un hecho o culpa del porteador hubiere contribuido al advenimiento del caso fortuito;

2- Si el porteador no hubiere empleado toda la diligencia y pericia necesarias para cortar o atenuar los efectos del accidente que hubiere causado la pérdida o avería;

3- Si en la carga, conducción y conservación de las mercaderías no hubiere puesto la diligencia y cuidado que acostumbran los porteadores inteligentes y precavidos.

Art. 185. Aun cuando el cargador no sea propietario de las mercaderías, sufrirá las pérdidas y averías de ellas siempre que en la redacción de la carta de porte les hubiere atribuido una distinta calidad genérica de la que realmente tuvieren.

En ningún caso podrá el cargador hacer responsable al porteador de las pérdidas o averías que sufrieren los efectos que no se han expresado en la carta de porte, ni pretender que los efectos expresados en la carta tenían una calidad superior a la enunciada en ella.

Art. 186. Sin embargo de lo dispuesto en el precedente artículo, las pérdidas, faltas o averías serán de la responsabilidad del porteador si hubieren ocurrido por infidelidad o dolo de su parte, sin perjuicio de la aplicación de las penas correspondientes al delito.

Art. 187. El cargador puede variar el destino y consignación de las mercaderías mientras estuvieren en camino, siempre que no las hubiere negociado con el consignatario u otro tercero; y el porteador deberá cumplir la orden que para este efecto recibiere, con tal que al impartírsela se le devuelva el duplicado de la carta de porte.

Cumpliendo la orden sin este requisito, el porteador será responsable de los daños y perjuicios que acredite la persona damnificada por el cambio de destino o consignación.

Art. 188. Si la variación de destino exigiere el cambio de ruta o un viaje más largo y dispendioso, el cargador y porteador acordarán la alteración que haya de hacerse en el porte estipulado; y en defecto de acuerdo, el porteador cumplirá su obligación entregando las mercaderías en el lugar que designe el contrato.

Art. 189. Si el valor de las mercaderías fuere insuficiente para cubrir el porte y los gastos de conservación, y por este motivo no quisiere recibirlas el consignatario, el cargador deberá pagarlos.

Art. 190. El cargador tiene preferencia sobre todos los acreedores del porteador para ser pagado del importe de las indemnizaciones a que tenga derecho por causa de retardo, pérdidas, faltas o averías, con el valor de las bestias, carruajes, barcas, aparejos y demás instrumentos principales o accesorios del transporte.

4. De las obligaciones y derechos del porteador

Art. 191. El porteador está obligado a recibir las mercaderías en el tiempo y lugar convenidos, a cargarlas según el uso de personas inteligentes, y a emprender y concluir el viaje en el plazo y por el camino que señale el contrato.

La violación de cualquiera de estos deberes impone al porteador la responsabilidad de los daños y perjuicios causados al cargador.

Art. 192. No habiendo plazo prefijado para cargar las mercaderías, el porteador deberá recibirlas y conducir las en el primer viaje que emprenda al lugar a que fueren destinadas.

Art. 193. Si la ruta no estuviere designada, el porteador podrá elegir, habiendo dos o más, la que mejor le acomode, con tal que la elegida se dirija vía recta al punto en que debe entregar las mercaderías.

Art. 194. La variación voluntaria de la ruta convenida hace responsable al porteador, tanto de las pérdidas, faltas o averías, sea cual fuere la causa de que provengan, como de la multa que se hubiere estipulado.

Art. 195. Si después de comenzado el viaje sobreviniere un obstáculo de fuerza mayor, el porteador podrá rescindir el contrato o continuar el viaje, tan pronto como se haya removido el obstáculo, por otra ruta o por la designada.

Elegida la rescisión, podrá depositar la carga en el lugar más próximo al de su destino o retornarla al de su procedencia, cobrándose el porte a prorrata del camino que se hubiere andado, tanto de ida como de vuelta, no pudiendo pasar en ningún caso del porte íntegro.

Si la ruta que tomare fuere más larga y dispendiosa que la designada, el porteador tendrá derecho a un aumento de porte; pero si después de allanado el obstáculo continuare el viaje por la ruta convenida, no podrá exigir indemnización alguna por el retardo sufrido.

Art. 196. El porteador es responsable de todas las infracciones de las leyes, ordenanzas y reglamentos que cometiere, tanto en el curso del viaje como en su entrada al lugar del destino de las mercaderías.

Art. 197. Si la infracción hubiere sido formalmente ordenada por el cargador o consignatario, el porteador tendrá recurso contra éstos por la responsabilidad civil a que hubiere sido condenado.

Art. 198. Contratado un vehículo para que vaya de vacío con el exclusivo objeto de recibir mercaderías en un lugar determinado y conducir las al domicilio del cargador, el porteador tiene derecho al porte estipulado, aunque no realice la conducción, previa la justificación de los siguientes hechos:

- 1- Que el cargador o su comisionista no le ha entregado las mercaderías ofrecidas;
- 2- Que a pesar de sus diligencias no ha conseguido otra carga para el lugar de su procedencia.

Habiendo conducido carga en el viaje de regreso, el porteador sólo podrá cobrar al cargador primitivo la cantidad que falte para cubrir el porte estipulado con él.

Art. 199. El porteador es obligado a la custodia y conservación de las mercaderías en la misma forma que el depositario asalariado.

Art. 200. La responsabilidad del porteador principia desde el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o a la de sus dependientes, y concluye con la entrega hecha a satisfacción del consignatario.

Art. 201. El transporte obliga directamente al porteador a favor del consignatario designado, debiendo en consecuencia el primero entregar al segundo las mercaderías, so pena de daños y perjuicios, tan luego como hubiere llegado con ellas a su destino.

El porteador carece de personería para examinar la validez del título que tenga el consignatario para recibir los efectos consignados.

Art. 202. Si la carta de porte hubiere sido cedida o negociada la entrega de las mercaderías se hará al cesionario, endosatario o al portador en su caso.

Art. 203. Si las indicaciones de la carta de porte fueren insuficientes para descubrir al consignatario, o si éste se encontrare ausente del lugar, o estando presente rehusare recibir las mercaderías, el porteador las depositará en el lugar que determine el juzgado de comercio por cuenta de a quien corresponda recibirlas.

Este depósito no se hará sin que el estado de las mercaderías sea previamente reconocido y certificado por uno o tres peritos que elegirá el mismo juzgado.

Art. 204. Recibiendo mercaderías encajonadas, enfardadas, embarricadas o embaladas, el porteador cumple con entregar los cajones, fardos, barricas o balas sin lesión alguna exterior.

En estos casos el porteador podrá exigir al consignatario la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de la recepción; y si éste rehusare u omitiere la diligencia requerida, el porteador quedará exento, por este solo hecho, de toda responsabilidad que no provenga de fraude o infidelidad.

Art. 205. No está obligado el porteador a entregar las mercaderías al peso, por cuenta o medida, salvo que en la carta de porte se exprese que las ha recibido en alguna de estas formas.

Cesa aun en este caso la obligación del porteador, si el remitente hubiere puesto un sobrecargo o guarda de vista que vigile la conservación de las mercaderías.

Art. 206. Estipulada una multa por indemnización del retardo el consignatario podrá hacerla efectiva por el mero hecho de la demora y sin necesidad de acreditar perjuicio, deduciendo su importe del precio convenido.

El pago de la multa no exime al porteador de la obligación de indemnizar los perjuicios que el interesado en el arribo de las mercaderías hubiere sufrido por efecto directo o inmediato del retardo.

Art. 207. El porteador responde de la culpa leve en el cumplimiento de las obligaciones que le impone el transporte.

Se presume que la pérdida, avería o retardo ocurre por culpa del porteador.

Art. 208. Ocurriendo diferencias entre el porteador y el consignatario acerca del estado de las mercaderías, nombrarán judicial o extrajudicialmente uno o más peritos que las reconozcan y certifiquen el resultado de su operación.

Si el parecer del perito o peritos no pusiere término a la diferencia, las mercaderías serán depositadas en el lugar que designe el juzgado de comercio, y los interesados usarán de su derecho como mejor les convenga.

Art. 209. En caso de pérdida el porteador pagará las mercaderías al precio que tengan a juicio de peritos en el día y lugar en que él debió verificar la entrega.

La estimación se hará con sujeción estricta a las indicaciones de la carta de porte.

Art. 210. Averiadadas las mercaderías hasta el punto de quedar inútiles para su venta y consumo, el consignatario podrá abandonarlas por cuenta del porteador y exigir su valor en los términos del precedente artículo.

Si la avería sólo hubiere producido disminución en el valor de las mercaderías, el consignatario deberá recibirlas y cobrar al porteador el importe del menoscabo.

Hallándose entre las mercaderías averiadas algunas piezas enteramente ilesas, el consignatario estará obligado a recibirlas, salvo que fueren de las que componen un juego.

Art. 211. Pasadas veinticuatro horas desde la entrega de las mercaderías, el porteador puede cobrar el porte convenido y las expensas que hubiere hecho para la conservación de ellas.

No obteniendo el pago, podrá solicitar el depósito y venta en martillo de las que considere suficientes para cubrirse de su crédito.

Las acciones señaladas en los incisos anteriores se sustanciarán de acuerdo con el procedimiento sumario, sin que sea aplicable el artículo 681 del Código de Procedimiento Civil.

Con todo, constituirá título ejecutivo en contra del consignatario el recibo de la mercadería que ordena el número 1- del artículo 216, otorgado en la guía de despacho a que se refiere el artículo 180, cuando puesto en su conocimiento por notificación judicial, no alegue en ese mismo acto, o dentro de tercero día, que el documento ha sido falsificado materialmente, o cuando opuesta la tacha, ésta fuere rechazada por resolución judicial. Esta impugnación se tramitará como incidente y en contra de la resolución que la deniegue no procederá recurso alguno.

El que maliciosamente impugnare de falsedad el documento y tal impugnación fuere rechazada en el incidente respectivo, incurrirá en la pena de presidio menor en su grado mínimo.

Art. 212. Sobre los efectos que el porteador conduzca, goza de privilegio para ser pagado, con preferencia a todos los demás acreedores que el propietario tenga, del porte y gastos que hubiere hecho.

Este privilegio se transmite de un porteador a otro hasta el último que verifique la entrega.

Art. 213. Cesa el privilegio del porteador:

1- Si las mercaderías hubieren pasado a tercer poseedor por título legal después de transcurridos tres días desde la entrega;

2- Si dentro de un mes, contado desde la fecha de la entrega, el porteador no hubiere usado de su derecho.

Art. 214. La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos y averías, se extingue:

1- Por la recepción de las mercaderías y el pago del porte y gastos, salvo que cualquiera de estos actos fuere ejecutado bajo la competente reserva.

El canje del original de las cartas de porte prueba la recepción de las mercaderías y el pago del porte y gastos;

2- Si el consignatario recibiere los bultos que presenten señales exteriores de faltas o averías, y no protestare en el acto usar de su derecho;

3- Si notándose sustracción o daño al tiempo de abrir los bultos, el consignatario no hiciere reclamación alguna dentro de las veinticuatro horas siguientes a la recepción;

4- Por la prescripción de seis meses en las expediciones realizadas dentro de la República, y de un año en las dirigidas a territorio extranjero.

En caso de pérdida, la prescripción principiará a correr desde el día en que debió ser cumplida la conducción, y en el de avería desde la fecha de la entrega de las mercaderías.

Art. 215. Las disposiciones del artículo precedente se refieren exclusivamente a las responsabilidades provenientes del mero hecho o culpa del porteador.

Las que nazcan de fraude, infidelidad o delito, sólo se extinguen por el vencimiento de los plazos que establece el Código Penal.

5. De las obligaciones y derechos del consignatario

Art. 216. El consignatario, además de las obligaciones que son correlativas a los derechos del porteador, tiene las siguientes:

1- La de otorgar al porteador recibo de las mercaderías que éste le entregare, con indicación del recinto y fecha de la entrega, y del nombre y apellidos del consignatario o de quien reciba en su nombre, aunque esas menciones sean distintas a las expresadas en la guía de despacho.

Se presume que representa al consignatario la persona adulta que recibe a su nombre la mercadería en el recinto indicado para ello en la guía de despacho.

El recibo de la mercadería, otorgado en la guía de despacho, será transferible por endoso, constituyéndose el endosante en codeudor solidario del pago del valor que se establece en el documento.

2- La de pagar el porte y gastos inmediatamente después de vencido el término que señala el artículo 211.

Art. 217. El consignatario es responsable al cargador del cumplimiento de las obligaciones que le impone su calidad de comisionista, o cualquiera otra que le autorice para recibir por su cuenta o la del cargador las mercaderías porteadas.

Art. 218. Tiene el consignatario los derechos correlativos a las obligaciones del cargador y porteador; pero en ningún caso podrá obligar a éste a que reciba las mercaderías conducidas en pago del porte o gastos que se le deban.

6. Reglas especiales relativas al transporte ajustado con empresarios públicos

Art. 219. Los empresarios públicos de transportes están sujetos no sólo a las disposiciones del presente Título, sino también a los reglamentos que se dicten para regularizar el ejercicio de su industria.

Art. 220. El contrato de transporte de pasajeros o mercaderías se entiende ajustado bajo las condiciones que contengan los reglamentos y anuncios de la empresa, sin perjuicio del derecho de las partes para agregar otras según las circunstancias.

Art. 221. Los conductores de carruajes o caballerías los jefes de estación y los patrones de barcos pueden recibir pasajeros y efectos durante el viaje, y recibéndolos imponen al respectivo empresario todas las obligaciones concernientes al porteador.

Habiendo en el tránsito oficinas encargadas de la recepción e inscripción, sólo ellas podrán admitir pasajeros y recibir carga.

Art. 222. Los empresarios están obligados:

1- A llevar un registro en que se asienten por orden progresivo de números el dinero, efectos, cofres, valijas y paquetes que conduzcan;

2- A dar a los pasajeros billetes de asiento, y otorgar recibos o conocimientos de los objetos que se obligan a conducir;

3- A emprender y concluir sus viajes en los días y horas que fijaren sus anuncios, aun cuando no estén tomados todos los asientos, ni tengan los efectos necesarios para completar la carga.

Art. 223. Los empresarios deben hacer los asientos en sus registros sin necesidad de requerimiento de parte del viajero o cargador, y aun cuando éste oponga resistencia a ello.

Art. 224. Respecto del contenido de los paquetes, cofres o cajones, cualquiera que él sea, estará el pasajero o cargador obligado a declararlo a requerimiento verbal del empresario o sus agentes o factores.

Art. 225. Los pasajeros no están obligados a hacer registrar los sacos de noche, valijas o maletas que según la costumbre no pagan porte; pero si se entregaren a los conductores en los momentos de la partida, los empresarios quedan obligados a su restitución.

Art. 226. En caso de pérdida de los objetos entregados a los empresarios, a sus agentes o factores, el pasajero o cargador deberá acreditar su entrega e importe.

Art. 227. Si la prueba fuere imposible o insuficiente para fijar el valor de los objetos perdidos, se deferirá el juramento al pasajero o cargador acerca de este solo punto.

Después de prestado el juramento, el juez determinará prudencialmente la cantidad que deban pagar los empresarios por vía de indemnización, atendidas la clase y moralidad del reclamante, su posibilidad pecuniaria y las circunstancias especiales del caso.

Art. 228. Los empresarios no serán responsables del dinero, alhajas, documentos o efectos de gran valor que contengan los cofres, paquetes o cajones transportados, si al tiempo de la entrega los pasajeros o cargadores no hubieren declarado su contenido.

Art. 229. Los billetes impresos que entregan los empresarios con cláusulas limitativas de su responsabilidad a una determinada cantidad, no los eximen de indemnizar a los pasajeros y cargadores, con arreglo a los artículos precedentes, las pérdidas que justificaren haber sufrido.

Art. 230. Si dentro de los seis meses siguientes a la terminación del viaje los pasajeros o consignatarios no reclamaren los objetos porteados, el juzgado de comercio que hubiere ordenado el depósito conforme al artículo 203, dará aviso de la existencia de los efectos depositados al intendente de la provincia para que los mande vender en el martillo y ponga su producto líquido en las arcas fiscales por cuenta de a quien corresponda reclamarlos.

Art. 231. No presentándose el dueño a reclamar el precio consignado dentro de un año contado desde la fecha de la venta, será aplicado al Fisco.

Art. 232. Las disposiciones del presente párrafo no derogan la ley de policía de ferrocarriles.

Título VI

DEL MANDATO COMERCIAL

1. Definiciones y clasificaciones

Art. 233. El mandato comercial es un contrato por el cual una persona encarga la ejecución de uno o más negocios lícitos de comercio a otra que se obliga a administrarlos gratuitamente o mediante una retribución y a dar cuenta de su desempeño.

Art. 234. Hay tres especies de mandato comercial:

La comisión,

El mandato de los factores y mancebos o dependientes de comercio,

La correduría, de que se ha tratado ya en el Título III del Libro I.

Art. 235. El mandato comercial toma el nombre de comisión cuando versa sobre una o más operaciones mercantiles individualmente determinadas.

Art. 236. La persona que desempeña una comisión se llama comisionista.

Hay cuatro clases de comisionistas:

Comisionistas para comprar,

Comisionistas para vender,

Comisionistas de transporte por tierra, lagos, ríos o canales navegables,

Comisionistas para ejecutar operaciones de banco.

De esta última clase se trata en el Título Del contrato y de las letras de cambio.

Art. 237. Factor es el gerente de un negocio o de un establecimiento comercial o fabril, o parte de él, que lo dirige o administra según su prudencia por cuenta de su mandante.

Denomínanse mancebos o dependientes los empleados subalternos que el comerciante tiene a su lado para que le auxilien en las diversas operaciones de su giro, obrando bajo su dirección inmediata.

El mandante toma el nombre de principal con relación a sus factores o dependientes.

2. Reglas generales relativas a la comisión

Art. 238. La comisión puede ser conferida por cuenta ajena, y en este caso los efectos que ella produce sólo afectan al tercero interesado y al comisionista.

Art. 239. La comisión es por su naturaleza asalariada.

Art. 240. La comisión no se acaba por la muerte del comitente: sus derechos y obligaciones pasan a sus herederos.

Art. 241. El comitente no puede revocar a su arbitrio la comisión aceptada, cuando su ejecución interesa al comisionista o a terceros.

Art. 242. La renuncia no pone término a la comisión toda vez que cause al comitente un perjuicio irreparable, sea porque no pueda proveer por sí mismo a las necesidades del negocio cometido, sea por la dificultad de dar un sustituto al comisionista.

3. Disposiciones comunes a toda clase de comisionistas

Art. 243. El comisionista puede o no aceptar a su arbitrio el encargo que se le hace; pero rehusándolo quedará obligado bajo responsabilidad de daños y perjuicios:

1- A dar aviso al comitente de su repulsa en primera oportunidad;

2- A tomar, mientras no llegue el aviso al comitente, las medidas conservativas que la naturaleza del negocio requiera, como son las conducentes a impedir la pérdida o deterioro de las mercaderías consignadas, la caducidad de un título, una prescripción o cualquier otro daño inminente.

Art. 244. Si después de avisado el comitente de la repulsa no eligiere dentro de un término razonable, atendida la distancia, persona que subroge al comisionista, podrá éste pedir al juzgado de comercio el depósito de las mercaderías consignadas y la venta de las que considere suficientes para el reembolso de las cantidades que hubiere anticipado.

Art. 245. Aceptada expresa o tácitamente la comisión, el comisionista deberá ejecutarla y concluirla, y no haciéndolo sin causa legal, responderá al comitente de los daños y perjuicios que le sobrevinieren.

Art. 246. El comisionista es responsable de la custodia y conservación de los efectos sobre que versa la comisión, cualquiera que sea el objeto con que se le hayan entregado.

Art. 247. En ningún caso podrá el comisionista alterar la marca de los efectos sin expresa autorización de su comitente.

Art. 248. El deterioro o pérdida de las mercaderías existentes en poder del comisionista no es de su responsabilidad, si ocurriere por caso fortuito o por vicio inherente a las mismas mercaderías.

Ocurriendo el deterioro o pérdida por culpa del comisionista, deberá éste indemnizar cumplidamente a su comitente de todos los daños y perjuicios que le sobrevengan.

A esta misma responsabilidad quedará sometido el comisionista, cuando el deterioro o la pérdida causada por un caso fortuito o por vicio propio de la cosa fuere consecuencia de su culpa.

Art. 249. Es de la obligación del comisionista hacer constar en forma legal el deterioro o pérdida de las mercaderías consignadas y dar aviso a su comitente sin demora alguna.

Art. 250. El comisionista debe comunicar oportunamente al interesado todas las noticias relativas a la negociación de que estuviere encargado que puedan inducir a su comitente a confirmar, revocar o modificar sus instrucciones.

Art. 251. El comisionista que habiendo recibido fondos para evacuar un encargo, los distrajere para emplearlos en un negocio propio, abonará al comitente el interés legal del dinero desde el día en que hubieren entrado a su poder dichos fondos, y deberá también indemnizarle los perjuicios resultantes de la falta de cumplimiento del encargo.

Incurrirá además en las penas del abuso de confianza, y en caso de quiebra será tratado como fallido fraudulento.

Art. 252. Se prohíbe al comisionista dar en prenda de sus propias obligaciones las mercaderías que con cualquier objeto tuviere en consignación.

Si contraviniendo a esta prohibición las entregare a su acreedor, el comitente no podrá reivindicarlas sino pagando la deuda garantida hasta la cantidad concurrente al valor de las mercaderías, salvo si probare que el acreedor, al recibirlas, tuvo conocimiento de que no pertenecían al comisionista.

Por el mero hecho de la constitución de la prenda el comisionista comete un abuso de confianza, y será castigado con arreglo al Código Penal.

Art. 253. Son de cargo del comisionista los préstamos, anticipaciones y ventas al fiado, siempre que procediere sin autorización de su comitente; y en tal caso podrá éste exigir que se le entreguen al contado las cantidades prestadas, anticipadas o fiadas, dejando de cuenta del comisionista los contratos celebrados.

Art. 254. El comisionista puede obrar en nombre propio o a nombre de sus comitentes.

Art. 255. El comisionista que obra a su propio nombre se obliga personal y exclusivamente a favor de las personas que contraten con él, aun cuando el comitente se halle presente a la celebración del contrato, se haga conocer como interesado en el negocio, o sea notorio que éste ha sido ejecutado por su cuenta.

Art. 256. Puede el comisionista reservarse el derecho de declarar más tarde por cuenta de qué persona celebra el contrato.

Hecha la declaración, el comisionista quedará desligado de todo compromiso, y la persona nombrada le sustituirá retroactivamente en todos los derechos y obligaciones resultantes del contrato.

Art. 257. El comitente carece de acción directa contra los terceros con quienes el comisionista hubiere contratado en su propio nombre; pero podrá compeler a éste a que le ceda las acciones que hubiere adquirido.

Art. 258. El comitente puede declarar a los terceros que han contratado con el comisionista que el contrato le pertenece y que toma sobre sí su cumplimiento.

La declaración en tal caso dejando subsistentes las relaciones establecidas entre el comisionista y los terceros, constituirá al comitente fiador de los contratos que aquél hubiere celebrado a su propio nombre.

Art. 259. En caso de duda se presume que el comisionista ha contratado a su nombre.

Art. 260. Obrando el comisionista a nombre de su comitente, sólo éste quedará obligado a favor de los terceros que traten con aquél.

El comisionista, sin embargo, conservará respecto del comitente y terceros los derechos y obligaciones de mandatario comercial.

Art. 261. El comisionista debe desempeñar por sí mismo la comisión, y no podrá delegarla sin previa autorización explícita o implícita de su comitente.

Art. 262. La precedente prohibición no comprende la ejecución de aquellos actos subalternos que según la costumbre del comercio se confían a los dependientes.

Art. 263. Autorizado explícitamente para delegar, el comisionista deberá hacerlo en la persona que le hubiere designado el comitente.

Si la persona designada no gozare al tiempo de la sustitución del concepto de probidad y solvencia que tenía en la época de la designación, y el negocio no fuere urgente, deberá dar aviso a su comitente para que provea lo que más conviniere a sus intereses.

Si el negocio fuere urgente, hará la sustitución en otra persona que la designada.

Art. 264. Se entiende que el comisionista tiene autorización implícita para delegar, cuando estuviere impedido para obrar por sí mismo y hubiere peligro en la demora.

No habiéndolo, el comisionista impedido deberá dar pronto aviso del impedimento y esperar las órdenes de su comitente.

Art. 265. El que delega sus funciones en virtud de autorización explícita o implícita, no habiéndose designado la persona por el comitente, es responsable de los daños y perjuicios que sobrevinieren a éste, si el delegado no fuere persona notoriamente capaz y solvente, o si al verificar la sustitución hubiere alterado de algún modo la forma de la comisión.

Art. 266. La delegación ejecutada a nombre del comitente pone término a la comisión respecto del comisionista.

Verificada la delegación a nombre del comisionista, subsiste la comisión con todos sus efectos legales, y se constituye otra nueva entre el delegante y el delegado.

Art. 267. En todos los casos en que el comisionista delegue su comisión, deberá dar aviso a su comitente de la delegación y de la persona delegada.

Art. 268. El comisionista deberá sujetarse estrictamente en el desempeño de la comisión a las órdenes o instrucciones que hubiere recibido de su comitente.

Pero si creyere que cumpliéndolas a la letra debe resultar un daño grave a su comitente, será de su deber suspender la ejecución y darle aviso en primera oportunidad.

En ningún caso podrá obrar contra las disposiciones expresas y claras de su comitente.

Art. 269. En todos los casos no previstos por el comitente, el comisionista deberá consultarle y suspender la ejecución de su encargo mientras reciba nuevas instrucciones.

Si la urgencia y estado del negocio no permitieren demora alguna, o si estuviere autorizado para obrar a su arbitrio, el comisionista podrá hacer lo que le dicte su prudencia y sea más conforme a los usos y procedimientos de los comerciantes entendidos y diligentes.

Art. 270. Sólo el comitente puede reclamar la violación de las órdenes o instrucciones que hubiere comunicado al comisionista.

Ni el comisionista ni los terceros que hubieren contratado con él, podrán en ningún caso prevalerse de la infracción como de un medio de nulidad.

Art. 271. Se prohíbe al comisionista, salvo el caso de autorización formal, hacer contratos por cuenta de dos comitentes o por cuenta propia y ajena, siempre que para celebrarlos tenga que representar intereses incompatibles.

Así, no podrá:

1- Comprar o vender por cuenta de un comitente mercaderías que tenga para vender o que esté encargado de comprar por cuenta de otro comitente;

2- Comprar para sí mercaderías de sus comitentes, o adquirir para ellos efectos que le pertenezcan.

Art. 272. Cuando la comisión requiera provisión de fondos, y el comitente no la hubiere verificado en cantidad suficiente, el comisionista podrá renunciar su encargo en cualquier tiempo o suspender su ejecución, a no ser que se hubiere obligado a anticipar las cantidades necesarias al desempeño de la comisión bajo una forma determinada de reintegro.

Art. 273. Podrá asimismo renunciar la comisión toda vez que el valor presunto de las mercaderías no alcanzare a cubrir los gastos del transporte y recibo.

En este caso deberá el comisionista dar pronto aviso a su comitente y pedir el depósito judicial de las mercaderías.

Art. 274. Puede el comisionista exigir se le paguen al contado sus anticipaciones, intereses corrientes y costos, aun cuando no haya evacuado cumplidamente el negocio cometido.

Para usar de este derecho deberá presentar su cuenta con los documentos que la justifiquen.

Art. 275. El comisionista tiene derecho a que se le retribuyan competentemente sus servicios.

Si las partes no hubieren determinado la cuota de la retribución, el comisionista podrá exigir la que fuere de uso general en la plaza donde hubiere desempeñado la comisión, y en su defecto, la acostumbrada en la plaza más inmediata.

No resultando bien establecida la cuota usual, el juzgado de comercio fijará la suma que deba abonarse al comisionista, calculándola sobre el valor de la operación, incluso los gastos.

Art. 276. Ejecutando alguno de los contratos de que habla el artículo 271 con previa autorización de su comitente, sólo percibirá el comisionista la mitad de la comisión ordinaria en defecto de pacto expreso.

Art. 277. Revocada la comisión antes de evacuar el encargo, el comitente abonará al comisionista una retribución proporcional a la parte en que éste hubiere ejecutado el encargo recibido.

La retribución sólo podrá cobrarla el comisionista por el trabajo desempeñado antes de haber llegado a su conocimiento la revocación.

Art. 278. Fuera de su salario el comisionista no puede percibir lucro alguno de la negociación que se le hubiere encomendado.

En consecuencia, deberá abonar a su comitente cualquier provecho directo o indirecto que obtuviere en el desempeño de su mandato.

Art. 279. Evacuada la negociación encomendada, el comisionista está obligado:

1- A dar inmediatamente aviso a su comitente;

2- A poner en manos del mismo, a la mayor brevedad posible, una cuenta detallada y justificada de su administración, devolviéndole los títulos y demás piezas que el comitente le hubiere entregado, salvo las cartas misivas;

3.- A reintegrar al comitente el saldo que resulte a favor de él, debiendo valerse para ello de los medios que el mismo comitente hubiere designado, o en su defecto, de los que fueren de uso general en el comercio.

Art. 280. Las cuentas que rindiere el comisionista deberán concordar con los asientos de sus libros.

Si no estuvieren conformes con ellos, el comisionista será castigado como reo de hurto con falsedad.

En la misma pena incurrirá el comisionista que altere en sus cuentas los precios o las condiciones de los contratos, suponga gastos o exagere los que hubiere hecho.

Art. 281. El comisionista abonará a su comitente intereses corrientes, aunque no preceda interpelación, si fuere moroso en rendir su cuenta o remitir el saldo en la forma especificada en el artículo 279.

Art. 282. Los riesgos de la remisión del saldo son de cargo del comitente, siempre que el comisionista la hubiere verificado en la forma que indica el número 3- del artículo 279.

Art. 283. Siendo moroso en la rendición de su cuenta, el comisionista no podrá cobrar intereses de sus anticipaciones desde el día en que hubiere incurrido en mora.

Art. 284. El comisionista tiene derecho para retener las mercaderías consignadas hasta el preferente y efectivo pago de sus anticipaciones, intereses, costos y salario, concurriendo estas circunstancias:

1) Que las mercaderías le hayan sido remitidas de una plaza a otra;

2) Que hayan sido entregadas real o virtualmente al comisionista.

Art. 285. Para determinar si hay expedición de una plaza a otra, no se tomará en cuenta el domicilio del comitente, ni del comisionista.

Art. 286. Hay entrega real cuando las mercaderías están a disposición del comisionista en sus almacenes o en ajenos, en los depósitos de aduana o en cualquier otro lugar público o privado.

Hay entrega virtual si antes que las mercaderías se hallen a disposición del comisionista, éste pudiere acreditar que le han sido expedidas con una carta de porte o un conocimiento, nominativos o a la orden.

Art. 287. Goza asimismo el comisionista, para ser pagado preferentemente a los demás acreedores del comitente, del derecho de retener el producto de las mercaderías consignadas, sea cual fuere la forma en que exista al tiempo de la quiebra del comitente.

Art. 288. El comisionista que recibiere mercaderías expedidas de una plaza a otra en prenda de un préstamo o anticipación, gozará del derecho de retención, con tal que la factura contenga la declaración de la suma prestada o anticipada, y la especie y naturaleza de los efectos remitidos.

Art. 289. No habiendo expedición de una plaza a otra, el comisionista sólo gozará del derecho de prenda sobre las mercaderías que se le hubieren entregado real o virtualmente.

Art. 290. La comisión colectivamente conferida por muchos comitentes produce en ellos obligaciones solidarias a favor del comisionista, del mismo modo que la aceptación colectiva de varios comisionistas produce obligación solidaria a favor del comitente.

4. De los comisionistas para comprar

Art. 291. El comisionista encargado de comprar deberá observar estrictamente las instrucciones que tenga en cuanto a la especie, calidad, cantidad, precio y demás circunstancias de las mercaderías que su comitente le pidiere.

Art. 292. Excediendo el comisionista sus instrucciones respecto a la especie y calidad de las mercaderías, el comitente no estará obligado a recibirlas.

Pero si el exceso fuere en la cantidad, el comitente deberá aceptar las mercaderías pedidas, dejando las demás a cargo del comisionista.

Art. 293. El comitente podrá usar del derecho que le confiere el primer inciso del precedente artículo, aun cuando haya pagado el precio del transporte de las mercaderías, con tal que, en el acto de abrir los embalajes que las contengan, proteste no recibirlas por no ser de la misma especie o calidad indicadas en sus instrucciones.

Art. 294. Compradas las mercaderías a precios más subidos que los señalados en las instrucciones, el comitente podrá aceptarlas o dejarlas por cuenta del comisionista.

Convinendo éste en percibir solamente el precio señalado, el comitente será obligado a recibir las mercaderías.

Art. 295. El comisionista encargado de comprar y hacer transportar mercaderías por precios fijos, no podrá exigir se compense el exceso de precio de una de estas operaciones con la baja que hubiere obtenido en la otra.

Art. 296. No podrá comprar efectos por cuenta de su comitente a mayor precio del que tuvieren en la plaza los que se le han pedido, aun cuando el comitente le hubiere señalado otro precio más alto.

Contraviniendo a esta prohibición, el comisionista abonará al comitente la diferencia entre el precio de plaza y el precio de la compra.

Art. 297. Comprando a condiciones más onerosas que las que rijan en la plaza, responderá a su comitente del perjuicio que le causare, sin que le sirva de excepción el haber hecho compras por cuenta propia en iguales términos.

Art. 298. El dominio de las mercaderías compradas y recibidas por el comisionista pertenece al comitente, sin perjuicio de la obligación impuesta al primero en el artículo 246.

Art. 299. Expedidas las mercaderías, cesa la responsabilidad del comisionista, y ellas corren de cuenta y riesgo del comitente, salvo que hubiere convención en contrario.

Art. 300. El comisionista goza del derecho de retención que sanciona el artículo 284, aun respecto de las mercaderías que se encontraren en tránsito al tiempo de la quiebra de su comitente.

Art. 301. Cesa el derecho de retención desde el momento en que las mercaderías sean entregadas realmente al comitente.

5. De los comisionistas para vender

Art. 302. El comisionista que al recibir los efectos notare que se hallan averiados o en distinto estado del que indicare la carta de porte o el conocimiento, deberá practicar inmediatamente las diligencias que prescribe el artículo 249.

Art. 303. No haciendo constar las averías en los términos del artículo precitado, se presume que el comisionista ha recibido las mercaderías en el mismo estado que enuncia la carta de porte o el conocimiento, y responderá de ellas a su comitente, a menos que justifique que han sido averiadas antes de su recepción.

Art. 304. Cuando la alteración de las mercaderías hiciere tan urgente su venta que no haya tiempo para dar aviso al comitente, el comisionista acudirá al juzgado de comercio para que autorice la venta en los términos que juzgue más convenientes a los intereses del propietario.

Art. 305. En cuanto al precio, lugar, época, modo y demás circunstancias de la venta encomendada, el comisionista se conformará rigurosamente a sus instrucciones.

Art. 306. Vendiendo a precios más subidos que los designados en las instrucciones, facturas o correspondencia, el comisionista deberá abonarlos íntegramente a su comitente, salvo que por un convenio especial se hiciere la venta a provecho común.

Si vendiere a precios más bajos que los señalados, el comisionista será responsable de la diferencia.

Art. 307. El comisionista podrá vender a los plazos de uso general en la plaza, a no ser que se lo prohíban sus instrucciones.

Art. 308. Aun cuando el comisionista estuviere autorizado tácita o expresamente para vender a plazo, sólo podrá verificarlo a personas notoriamente solventes.

Art. 309. Vendiendo a plazo, deberá expresar en las cuentas que rindiere los nombres de los compradores; y no haciéndolo, se entenderá que las ventas han sido verificadas al contado.

Aun en las que hiciere en esta forma, deberá manifestar los nombres de los compradores si el comitente se lo exigiere.

Art. 310. El comisionista que, teniendo orden de vender al contado y por un precio fijo, vendiere al fiado por otro más subido, hará suya la diferencia, toda vez que el comitente le exija el pago en la forma prescrita en sus instrucciones.

Art. 311. No pudiendo vender a los precios y condiciones que se le hubieren señalado, deberá el comisionista dar aviso y esperar las órdenes de su comitente.

En ningún caso podrá devolver las mercaderías sin previa orden de su comitente.

Art. 312. El comisionista deberá verificar la cobranza de los créditos de su comitente en las épocas en que se hicieren exigibles, y no haciéndolo, responderá de los perjuicios que causare su omisión.

Art. 313. Cuando el comisionista recibiere mercaderías de distintos comitentes, deberá distinguirlas por una contramarca que designe la respectiva propiedad.

Art. 314. Comprendiendo en una misma negociación mercaderías de distintos comitentes, o de sí mismo y alguno de sus comitentes, será obligado a distinguirlas en las facturas con sus respectivas marcas y contramarcas, y a anotar en sus libros las que correspondan a cada propietario.

Art. 315. El comisionista que tuviere contra una misma persona diversos créditos procedentes de operaciones ejecutadas por cuenta de distintos comitentes, o bien por cuenta propia y ajena, deberá anotar en sus libros y en los recibos que otorgue el nombre del interesado por cuya cuenta haga el deudor entregas parciales.

Art. 316. Omitida la anotación que prescribe el precedente artículo, la imputación de los pagos se hará conforme a las reglas siguientes:

1) Si el crédito procediere de una sola operación ejecutada por cuenta de distintas personas, las entregas que haga el deudor serán distribuidas por el comisionista entre los interesados a prorrata de sus respectivos haberes;

2) Si los créditos provinieren de distintas operaciones practicadas con una sola persona, el pago se imputará al crédito que designe el deudor, con tal que ninguno de ellos se halle vencido o que lo estén todos a la vez;

3) Si en la época del pago alguno o algunos de los plazos estuvieren vencidos, y hubiere otros por vencer, se aplicará precisamente la cantidad que entregare el deudor a los créditos vencidos, y el exceso, si lo hubiere, se distribuirá sueldo a libra entre los créditos no vencidos.

Art. 317. El comisionista que asegurando la solvencia de los deudores no corre riesgo alguno, no tendrá derecho sino al pago de la comisión simple.

Así, no podrá llevar comisión de garantía, aun cuando haya sido estipulada:

1- Si las ventas fueren hechas a condición de entregar el precio en el acto de recibir las mercaderías;

2- Si al tiempo de recibir los efectos vendidos a plazo, el comprador pagare el precio con descuento.

6. De los comisionistas de transportes por tierra, ríos o canales navegables

Art. 318. Comisionista de transportes es aquel que, en su propio nombre pero por cuenta ajena, trata con un porteador la conducción de mercaderías de un lugar a otro.

Art. 319. No es comisionista de transportes el que, habiendo vendido mercaderías por correspondencia, se encarga de remitirlas al comprador.

Pero la aceptación de este encargo impone al vendedor las obligaciones de mandatario; y en consecuencia responderá como tal aun de la culpa que cometiere en la elección de porteador.

Art. 320. Fuera de los libros cuya teneduría prescribe el artículo 25, el comisionista deberá llevar un registro especial en que copiará íntegramente las cartas de porte que suscribiere.

Art. 321. Es obligación del comisionista asegurar las mercaderías que remitiere por cuenta ajena, teniendo orden y provisión para hacerlo, o dar pronto aviso a su comitente si no pudiere realizar el seguro por el precio y condiciones que le designaren sus instrucciones.

Ocurriendo la quiebra del asegurador, pendiente el riesgo de las mercaderías, el comisionista deberá renovar el seguro, aun cuando no tenga encargo especial al efecto.

Art. 322. El comisionista es responsable de los hechos del comisionista intermediario a quien hubiere encomendado la dirección de las mercaderías, a no ser que éste hubiere sido designado por el comitente.

Art. 323. El comisionista intermediario toma sobre sí el cumplimiento de las obligaciones que contrae el comisionista principal respecto de su comitente.

Sin embargo, no responderá de las pérdidas o daños que se causaren por haber cumplido literalmente las instrucciones del comisionista principal, aun cuando éstas fueren contrarias a las del comitente.

Art. 324. Las disposiciones contenidas en el Título V de este Libro son obligatorias a los comisionistas de transportes y a los asentistas en una operación particular y determinada, aun cuando no verifiquen por sí mismos la conducción de mercaderías.

7. Disposiciones comunes a los factores y dependientes de comercio

Art. 325. Cuando los factores y dependientes contrataren a nombre de sus comitentes, expresarán en la antefirma de los documentos que otorgaren que los suscriben por poder.

Art. 326. Obrando en la forma que indica el precedente artículo, los factores y dependientes obligan a sus comitentes al cumplimiento de los contratos que celebren, sin quedar ellos personalmente obligados.

Art. 327. La violación de las instrucciones, la apropiación del resultado de una negociación, o el abuso de confianza de parte de los factores o dependientes, no exoneran a sus comitentes de la obligación de llevar a efecto los contratos que aquéllos hagan a nombre de éstos.

Art. 328. Los factores o dependientes que obraren en su propio nombre quedan personalmente obligados a cumplir los contratos que ajustaren; pero se entenderá que los han ajustado por cuenta de sus comitentes en los casos siguientes:

- 1- Cuando tal contrato corresponda al giro ordinario del establecimiento que administran;
- 2- Si hubiere sido celebrado por orden del comitente aun cuando no esté comprendido en el giro ordinario del establecimiento;
- 3- Si el comitente hubiere ratificado expresa o tácitamente el contrato, aun cuando se haya celebrado sin su orden;
- 4- Si el resultado de la negociación se hubiere convertido en provecho del comitente.

Art. 329. En cualquiera de los casos enumerados en el anterior artículo, los terceros que contrataren con un factor o dependiente pueden, a su elección, dirigir sus acciones contra éstos o contra sus comitentes, pero no contra ambos.

Art. 330. En ningún caso podrán los factores o dependientes delegar las funciones de su cargo sin noticia y consentimiento de su comitente.

Art. 331. Se prohíbe a los factores y dependientes traficar por su cuenta y tomar interés en nombre suyo o ajeno en negociaciones del mismo género que las que hagan por cuenta de sus comitentes, a menos que fueren expresamente autorizados para ello.

Por el hecho de contravenir a esta prohibición, se aplicarán al comitente los beneficios que produzcan las negociaciones del factor o dependiente, quedando las pérdidas de cargo exclusivo de ellos.

Art. 332. No es lícito a los factores o dependientes ni a sus principales rescindir sin causa legal los contratos que hubieren celebrado entre sí con término fijo, y el que lo hiciere o diere motivo a la rescisión deberá indemnizar al otro los perjuicios que le sobrevinieren.

Art 333. Sólo son causas legales de rescisión por parte del principal:

- 1) Todo acto de fraude o abuso de confianza que cometa el factor o dependiente;
- 2) La ejecución de algunas de las negociaciones prohibidas al factor o dependiente;
- 3) Las injurias o actos que, a juicio del juzgado de comercio, comprometan la seguridad personal, el honor o los intereses del comitente.

Art. 334. Sólo son causas legales de rescisión por parte de los factores o dependientes:

- 1) Las injurias o actos de que habla el número 3- del precedente artículo;
- 2) El maltrato inferido por el principal y calificado de bastante por el juzgado de comercio;
- 3) La retención de sus salarios en dos plazos continuos.

Art. 335. No teniendo plazo determinado el empeño de los factores o dependientes con sus principales, cualquiera de ellos podrá darlo por concluido, avisando al otro con un mes de anticipación.

El principal, en todo caso, podrá hacer efectiva, antes de vencer el mes, la despedida del factor o dependiente, pagándole la mesada que corresponda.

Art. 336. Los factores y dependientes tienen derecho:

- 1- Al salario estipulado, aun cuando por algún accidente inculpable no prestaren sus servicios durante dos meses continuos; salvo el caso en que, según convenio, se les pagare por jornales;
- 2- A la indemnización de las pérdidas y gastos extraordinarios que hicieren por consecuencia inmediata del servicio que prestaren.

Art. 337. Fuera de los modos que establece el Código Civil, el mandato de los factores y dependientes se extingue:

- 1- Por su absoluta inhabilitación para el servicio estipulado;
- 2- Por la enajenación del establecimiento en que sirvieren.

8. Reglas especiales relativas a los factores

Art. 338. Puede ser factor toda persona que tenga la libre administración de sus bienes.

Sin embargo, pueden serlo el hijo de familia, el menor emancipado y la mujer casada que hubieren cumplido diecisiete años siendo autorizados expresamente por su padre, curador o marido para contratar con el comitente y desempeñar la factoría.

Art. 339. Los factores deben ser investidos de un poder especial otorgado por el propietario del establecimiento cuya administración se les encomiende.

El poder será registrado y publicado en la forma prescrita en el párrafo 1, Título II, Libro I.

Art. 340. Los factores se entienden autorizados para todos los actos que abrace la administración del establecimiento que se les confiare, y podrán usar de todas las facultades necesarias al buen desempeño de su encargo, a menos que el comitente se las restrinja expresamente en el poder que les diere.

Art. 341. Los factores observarán, respecto del establecimiento que administren, todas las reglas de contabilidad prescrita a los comerciantes en general.

9. Reglas especiales relativas a los dependientes de comercio

Art. 342. Pueden ser dependientes todos los que pueden ser factores conforme al artículo 338.

Art. 343. Los dependientes no pueden obligar a sus comitentes, a menos que éstos les confieran expresamente la facultad de ejecutar a su nombre ciertas y determinadas operaciones concernientes a su giro.

Art. 344. La autorización para girar, aceptar o endosar letras de cambio, firmar documentos de cargo o descargo, recaudar y recibir dinero, será conferida al dependiente por escritura pública, con especificación de los actos y negociaciones a que se extienda el encargo.

El poder será registrado y publicado en la forma establecida en el párrafo 1, Título II, Libro I.

Art. 345. Los contratos que celebre el dependiente con las personas a quienes su comitente le haya dado a conocer por circulares como autorizado para ejecutar algunas operaciones de su tráfico, obligan al principal, siempre que los contratos se circunscriban a las negociaciones encomendadas al dependiente.

Serán también de la responsabilidad del principal las obligaciones que el dependiente contraiga por cartas, siempre que haya sido autorizado para firmar la correspondencia del mismo principal, y se haya anunciado la autorización por circulares.

Art. 346. Los dependientes encargados de vender por menor se reputan autorizados para cobrar el producto de las ventas que hicieren; pero deberán expedir a nombre de sus comitentes los recibos que otorgaren.

Gozarán de igual facultad los dependientes que vendan por mayor, siempre que las ventas se hagan al contado y que el pago se verifique en el mismo almacén que administren.

Si las ventas se hicieren al fiado o si debieren verificarse los pagos fuera del almacén, los recibos serán firmados necesariamente por el comitente o por persona autorizada para cobrar.

Art. 347. Los asientos que los dependientes encargados de la contabilidad hagan en los libros de sus comitentes, perjudican a éstos como si ellos mismos los hubieran verificado.

Título VII

DE LA SOCIEDAD

Art. 348. La ley reconoce tres especies de sociedad:

- 1) Sociedad colectiva;
- 2) Sociedad anónima;
- 3) Sociedad en comandita.

Reconoce también la asociación o cuentas en participación.

1. De la formación y prueba de la sociedad colectiva

Art. 349. Puede celebrar el contrato de sociedad toda persona que tenga capacidad para obligarse.

El menor adulto y la mujer casada que no esté totalmente separada de bienes necesitan autorización especial para celebrar una sociedad colectiva.

La autorización del menor será conferida por la justicia ordinaria, y la de la mujer casada por su marido.

Art. 350. La sociedad colectiva se forma y prueba por escritura pública inscrita en los términos del artículo 354.

La disolución de la sociedad que se efectuare antes de vencer el término estipulado, la prórroga de éste, el cambio, retiro o muerte de un socio, la alteración de la razón social y en general toda reforma, ampliación o modificación del contrato, serán reducidos a escritura pública con las solemnidades indicadas en el inciso anterior.

No será necesario cumplir con dichas solemnidades cuando se trate de la simple prórroga de la sociedad que deba producirse de acuerdo con las estipulaciones que existan al respecto en el contrato social. En este caso la sociedad se entenderá prorrogada en conformidad a las estipulaciones de los socios, a menos que uno o varios de ellos expresen su voluntad de ponerle término en el plazo estipulado mediante una declaración hecha por escritura pública y de la cual deberá tomarse nota al margen de la inscripción respectiva en el registro de comercio antes de la fecha fijada para la disolución.

Art. 351. El contrato consignado en un documento privado no producirá otro efecto entre los socios que el de obligarlos a otorgar la escritura pública antes que la sociedad dé principio a sus operaciones.

Art. 352. La escritura social deberá expresar:

- 1- Los nombres, apellidos y domicilios de los socios;
- 2- La razón o firma social;
- 3- Los socios encargados de la administración y del uso de la razón social;
- 4- El capital que introduce cada uno de los socios, sea que consista en dinero, en créditos o en cualquiera otra clase de bienes; el valor que se asigne a los aportes que consistan en muebles o en inmuebles; y la forma en que deba hacerse el justiprecio de los mismos aportes en caso que no se les haya asignado valor alguno;
- 5- Las negociaciones sobre que deba versar el giro de la sociedad;
- 6- La parte de beneficios o pérdidas que se asigne a cada socio capitalista o industrial;
- 7- La época en que la sociedad debe principiar y disolverse;
- 8- La cantidad que puede tomar anualmente cada socio para sus gastos particulares;
- 9- La forma en que ha de verificarse la liquidación y división del haber social;
10. Si las diferencias que les ocurran durante la sociedad deberán ser o no sometidas a la resolución de arbitradores, y en el primer caso, la forma en que deba hacerse el nombramiento;
11. El domicilio de la sociedad;
12. Los demás pactos que acordaren los socios.

Art. 353. No se admitirá prueba de ninguna especie contra el tenor de las escrituras otorgadas en cumplimiento del artículo 350, ni para justificar la existencia de pactos no expresados en ellas.

Art. 354. Un extracto de la escritura social deberá inscribirse en el registro de comercio correspondiente al domicilio de la sociedad.

El extracto contendrá las indicaciones expresadas en los números 1-, 2-, 3-, 4-, 5- y 7- del artículo 352, la fecha de las respectivas escrituras, y la indicación del nombre y domicilio del escribano que las hubiera otorgado.

La inscripción deberá hacerse antes de expirar los sesenta días siguientes a la fecha de la escritura social.

Art. 355. Suprimido.

Art. 356. Suprimido.

Art. 357. La omisión de la escritura social o de su inscripción en el registro de comercio produce nulidad absoluta entre los socios.

Estos, sin embargo, responderán solidariamente a los terceros con quienes hubieren contratado a nombre y en interés de la sociedad de hecho.

Art. 358. El cumplimiento tardío de las solemnidades prescritas, la ratificación expresa y la ejecución voluntaria del contrato no lo purgan del vicio de nulidad.

Art. 359. Si la nulidad se declarase estando aún pendiente la sociedad de hecho, los socios procederán a la liquidación de las operaciones anteriores, sujetándose a las reglas del cuasicontrato de comunidad.

Art. 360. Los socios no podrán alegar la nulidad del contrato, ni por vía de acción ni por vía de excepción, después de disuelta la sociedad de hecho.

Art. 361. Tampoco podrán alegar la falta de una o más de las solemnidades mencionadas contra los terceros interesados en la existencia de la sociedad, y éstos podrán acreditarla por cualquiera de los medios probatorios que reconoce este Código.

Ni podrán los socios alegar contra los terceros el conocimiento privado que éstos hayan tenido de las condiciones de la sociedad de hecho.

Art. 362. Los terceros podrán oponer a terceros la inobservancia de las solemnidades estatuidas; y el que fundare su intención

en la existencia de la sociedad deberá probar que ha sido constituida en conformidad con las prescripciones de este Título.

Art. 363. El que contratare con una sociedad que no ha sido legalmente constituida, no puede sustraerse por esta razón al cumplimiento de sus obligaciones.

Art. 364. Los actos enumerados en el inciso segundo del artículo 350 no producen efecto alguno contra terceros si no fueren escriturados e inscritos en la forma indicada en dicho artículo.

2. De la razón o firma social en la sociedad colectiva

Art. 365. La razón social es la fórmula enunciativa de los nombres de todos los socios o de algunos de ellos, con la agregación de estas palabras: y compañía.

Art. 366. Sólo los nombres de los socios colectivos pueden entrar en la composición de la razón social.

El nombre del socio que ha muerto o se ha separado de la sociedad será suprimido de la firma social.

Art. 367. El uso que se haga de la razón social después de disuelta la sociedad, constituye un delito de falsedad, y la inclusión en aquélla del nombre de una persona extraña es una estafa.

La falsedad y la estafa serán castigadas con arreglo al Código Penal.

Art. 368. El que tolera la inserción de su nombre en la razón de comercio de una sociedad extraña, queda responsable a favor de las personas que hubieren contratado con ella.

Art. 369. La razón social no es un accesorio del establecimiento social o fabril que constituye el objeto de las operaciones sociales, y por consiguiente no es transmisible con él.

Art. 370. Los socios colectivos indicados en la escritura social son responsables solidariamente de todas las obligaciones legalmente contraídas bajo la razón social.

En ningún caso podrán los socios derogar por pacto la solidaridad en las sociedades colectivas.

Art. 371. Sólo pueden usar de la razón social el socio o socios a quienes se haya conferido tal facultad por la escritura respectiva.

En defecto de una delegación expresa, todos los socios podrán usar de la firma social.

Art. 372. El uso de la razón social puede ser conferido a una persona extraña a la sociedad.

El delegatario deberá indicar en los documentos públicos o privados que firma por poder, so pena de pagar los efectos de comercio que hubiere puesto en circulación, toda vez que la omisión de la antefirma induzca en error acerca de su cualidad a los terceros que los hubieren aceptado.

Art. 373. Si un socio no autorizado usare la firma social, la sociedad no será responsable del cumplimiento de las obligaciones que aquél hubiere suscrito, salvo si la obligación se hubiere convertido en provecho de la sociedad.

La responsabilidad, en este caso, se limitará a la cantidad concurrente con el beneficio que hubiere reportado la sociedad.

Art. 374. La sociedad no es responsable de los documentos suscritos con la razón social, cuando las obligaciones que los hubieren causado no le conciernan y el tercero los aceptare con conocimiento de esta circunstancia.

3. Del fondo social y de la división de las ganancias y pérdidas en la sociedad colectiva

Art. 375. El fondo social se compone de los aportes que cada uno de los socios entrega o promete entregar a la sociedad.

Art. 376. Pueden ser objeto de aporte el dinero, los créditos, los muebles e inmuebles, las mercedes, los privilegios de invención, el trabajo manual, la mera industria, y en general, toda cosa comerciable capaz de prestar alguna utilidad.

Art. 377. Los oficios públicos de corredor, agente de cambio y cualquier otro que sea servido en virtud de nombramiento del Presidente de la República, no pueden ser materia de un aporte.

Art. 378. Los socios deberán entregar sus aportes en la época y forma estipuladas en el contrato.

A falta de estipulación, la entrega se hará en el domicilio social luego que la escritura de sociedad esté firmada.

Art. 379. El retardo en la entrega del aporte, sea cual fuere la causa que lo produzca, autoriza a los asociados para excluir de la sociedad al socio moroso o proceder ejecutivamente contra su persona y bienes para compelerle al cumplimiento de su obligación.

En uno y otro caso el socio moroso responderá de los daños y perjuicios que la tardanza ocasionare a la sociedad.

Art. 380. Los acreedores personales de un socio no podrán embargar durante la sociedad el aporte que éste hubiere introducido; pero les será permitido solicitar la retención de la parte de interés que en ella tuviere para percibirla al tiempo de la división social.

Tampoco podrán concurrir en la quiebra de la sociedad con los acreedores sociales; pero tendrán derecho para perseguir la parte que corresponda a su deuda en el residuo de la masa concursada.

Art. 381. Los socios no pueden exigir la restitución de sus aportes antes de concluirse la liquidación de la sociedad, a menos que consistan en el usufructo de los objetos introducidos al fondo común.

Art. 382. Los socios capitalistas dividirán entre sí las ganancias y las pérdidas en la forma que se hubiere estipulado. A falta de estipulación, las dividirán a prorrata de sus respectivos aportes.

Art. 383. En cuanto a las ganancias y pérdidas correspondientes al socio industrial, se estará a lo que se hubiere estipulado en el contrato; y no habiendo estipulación, el socio industrial llevará en las ganancias una cuota igual a la que corresponda al aporte más módico, sin soportar parte alguna en las pérdidas.

4. De la administración de la sociedad colectiva

Art. 384. El régimen de la sociedad colectiva se ajustará a los pactos que contenga la escritura social, y en lo que no se hubiere previsto en ellos, a las reglas que a continuación se expresan.

Art. 385. La administración corresponde de derecho a todos y cada uno de los socios, y éstos pueden desempeñarla por sí mismos o por sus delegados, sean socios o extraños.

Art. 386. Cuando el contrato social no designa la persona del administrador, se entiende que los socios se confieren recíprocamente la facultad de administrar y la de obligar solidariamente la responsabilidad de todos sin su noticia y consentimiento.

Art. 387. En virtud del mandato legal, cada uno de los socios puede hacer válidamente todos los actos y contratos comprendidos en el giro ordinario de la sociedad o que sean necesarios o conducentes a la consecución de los fines que ésta se hubiere propuesto.

Art. 388. Cada uno de los socios tiene derecho de oponerse a la consumación de los actos y contratos proyectados por otro, a no ser que se refieran a la mera conservación de las cosas comunes.

Art. 389. La oposición suspende provisoriamente la ejecución del acto o contrato proyectado hasta que la mayoría numérica de los socios califique su conveniencia o inconveniencia.

Art. 390. El acuerdo de la mayoría sólo obliga a la minoría cuando recae sobre actos de simple administración o sobre disposiciones comprendidas en el círculo de las operaciones designadas en el contrato social.

Resultando en las deliberaciones de la sociedad dos o más pareceres que no tengan la mayoría absoluta, los socios deberán abstenerse de llevar a efecto el acto o contrato proyectado.

Art. 391. Si a pesar de la oposición se verificare el acto o contrato con terceros de buena fe, los socios quedarán obligados solidariamente a cumplirlo, sin perjuicio de su derecho a ser indemnizados por el socio que lo hubiere ejecutado.

Art. 392. Delegada la facultad de administrar en uno o más de los socios, los demás quedan por este solo hecho inhibidos de toda injerencia en la administración social.

Art. 393. La facultad de administrar trae consigo el derecho de usar de la firma social.

Art. 394. El delegado tendrá únicamente las facultades que designe su título; y cualquier exceso que cometa en el ejercicio de ellas, lo hará responsable a la sociedad de todos los daños y perjuicios que le sobrevengan.

Art. 395. Los administradores delegados representan a la sociedad judicial y extrajudicialmente; pero si no estuvieren investidos de un poder especial, no podrán vender ni hipotecar los bienes inmuebles por su naturaleza o su destino, ni alterar su forma, ni transigir ni comprometer los negocios sociales de cualquiera naturaleza que fueren.

Art. 396. Las alteraciones en la forma de los inmuebles sociales que el administrador hiciere a vista y paciencia de los socios, se entenderán autorizadas y aprobadas por éstos para todos los efectos legales.

Art. 397. No necesitan poder especial los administradores para vender los inmuebles sociales, siempre que tal acto se halle comprendido en el número de las operaciones que constituyen el giro ordinario de la sociedad, ni para tomar en mutuo las cantidades estrictamente necesarias para poner en movimiento los negocios de su cargo, hacer las reparaciones indispensables en los inmuebles sociales, alzar las hipotecas que los graven o satisfacer otras necesidades urgentes.

Art. 398. Los administradores tienen la representación legal de la sociedad en juicio, sea que ella obre como demandante o como demandada.

Art. 399. Habiendo dos administradores que según su título hayan de obrar de consuno, la oposición de uno de ellos impedirá la consumación de los actos o contratos proyectados por el otro.

Si los administradores conjuntos fueren tres o más, deberán obrar de acuerdo con el voto de la mayoría y abstenerse de llevar a cabo los actos o contratos que no lo hubieren obtenido.

Si no obstante la oposición o el defecto de mayoría se ejecutare el acto o contrato, éste surtirá todos sus efectos respecto de terceros de buena fe; y el administrador que lo hubiere celebrado responderá a la sociedad de los perjuicios que a ésta se siguieren.

Art. 400. El administrador nombrado por una cláusula especial de la escritura social puede ejecutar, a pesar de la oposición de sus socios excluidos de la administración, todos los actos y contratos a que se extienda su mandato, con tal que lo verifique sin fraude.

Pero si sus gestiones produjeran perjuicios manifiestos a la masa común, la mayoría de los socios podrá nombrarle un coadministrador o solicitar la disolución de la sociedad.

Art. 401. La facultad de administrar es intrasmisible a los herederos del gestor, aun cuando se haya estipulado que la sociedad haya de continuar entre los socios sobrevivientes y los herederos del difunto.

Art. 402. Si al hacer el nombramiento de administrador los socios no hubieren determinado la extensión de los poderes que le confieren, el delegado será considerado como simple mandatario, y no tendrá otras facultades que las necesarias para los actos y contratos enunciados en el artículo 387.

Art. 403. Los administradores están obligados a llevar los libros que debe tener todo comerciante conforme a las prescripciones de este Código, y a exhibirlos a cualquiera de los socios que lo requiera.

5. De las prohibiciones a que están sujetos los socios en la sociedad colectiva

Art. 404. Se prohíbe a los socios en particular:

1- Extraer del fondo común mayor cantidad que la asignada para sus gastos particulares.

La mera extracción autoriza a los socios del que la hubiere verificado para obligar a éste al reintegro o para extraer una cantidad proporcional al interés que cada uno de ellos tenga en la masa social.

2- Aplicar los fondos comunes a sus negocios particulares y usar en éstos de la firma social.

El socio que hubiere violado esta prohibición llevará a la masa común las ganancias, y cargará él solo con las pérdidas del negocio en que invierta los fondos distraídos, sin perjuicio de restituirlos a la sociedad e indemnizar los daños que ésta hubiere sufrido.

Podrá también ser excluido de la sociedad por sus socios.

3- Ceder a cualquier título su interés en la sociedad y hacerse sustituir en el desempeño de las funciones que le correspondan en la administración.

La cesión o sustitución sin previa autorización de todos los socios es nula.

4- Explotar por cuenta propia el ramo de industria en que opere la sociedad, y hacer sin consentimiento de todos los socios operaciones particulares de cualquiera especie cuando la sociedad no tuviere un género determinado de comercio.

Los socios que contravengan a estas prohibiciones serán obligados a llevar al acervo común las ganancias y a soportar individualmente las pérdidas que les resultaren.

Art. 405. Los socios no podrán negar la autorización que solicite alguno de ellos para realizar una operación mercantil, sin acreditar que las operaciones proyectadas les preparan un perjuicio cierto y manifiesto.

Art. 406. El socio industrial no podrá emprender negociación alguna que le distraiga de sus atenciones sociales so pena de perder las ganancias que hubiere adquirido hasta el momento de la violación.

6. De la disolución y liquidación de la sociedad colectiva

Art. 407. La sociedad colectiva se disuelve por los modos que determina el Código Civil.

Art. 408. Disuelta la sociedad, se procederá a la liquidación por la persona que al efecto haya sido nombrada en la escritura social o en la de disolución.

Art. 409. Si en la escritura social o en la de disolución se hubiere acordado nombrar liquidador sin determinar la forma del nombramiento, se hará éste por unanimidad de los socios, y en caso de desacuerdo, por el juzgado de comercio.

El nombramiento puede recaer en uno de los socios o en un extraño.

Sólo en el caso de hallarse todos conformes, podrán encargarse los socios de hacer la liquidación colectivamente.

Art. 410. El liquidador es un verdadero mandatario de la sociedad y, como tal, deberá conformarse escrupulosamente con las reglas que le trazare su título y responder a los socios de los perjuicios que les resulten de sus operaciones dolosas o culpables.

Art. 411. No estando determinadas las facultades del liquidador, no podrá ejecutar otros actos y contratos que los que tiendan directamente al cumplimiento de su encargo.

En consecuencia, el liquidador no podrá constituir hipoteca, prendas o anticresis, ni tomar dinero a préstamo, ni comprar mercaderías para revender, ni endosar efectos de comercio, ni celebrar transacciones sobre los derechos sociales, ni sujetarlos a compromiso.

Art. 412. Las reglas consignadas en los dos primeros incisos del artículo 399 son aplicables al caso en que haya dos o más liquidadores conjuntos.

Las discordias que ocurrieren entre ellos serán sometidas a la resolución de los socios, y por ausencia u otro impedimento de la mayoría de éstos, a la del juzgado de comercio.

Art. 413. Aparte de los deberes que su título imponga al liquidador, estará obligado:

1- A formar inventario, al tomar posesión de su cargo, de todas las existencias y deudas de cualquiera naturaleza que sean, de los libros, correspondencia y papeles de la sociedad;

2- A continuar y concluir las operaciones pendientes al tiempo de la disolución;

3- A exigir la cuenta de su administración a los gerentes o cualquiera otro que haya manejado intereses de la sociedad;

4- A liquidar y cancelar las cuentas de la sociedad con terceros y con cada uno de los socios;

5- A cobrar los créditos activos, percibir su importe y otorgar los correspondientes finiquitos;

6- A vender las mercaderías y los muebles e inmuebles de la sociedad, aun cuando haya algún menor entre los socios, con tal que no sean destinados por éstos a ser divididos en especie;

7- A presentar estados de la liquidación cuando los socios lo exijan;

8- A rendir al fin de la liquidación una cuenta general de su administración.

Si el liquidador fuere el mismo gerente de la sociedad extinguida, deberá presentar en esa época la cuenta de su gestión.

Art. 414. Las cuestiones a que diere lugar la presentación de la cuenta del socio gerente o del liquidador se someterán precisamente a compromiso.

Art. 415. Si en la escritura social se hubiere omitido hacer la designación que indica el número 10 del artículo 352, se entenderá que las cuestiones que se susciten entre los socios, ya sea durante la sociedad o al tiempo de la disolución, serán sometidas a compromiso.

Art. 416. Los liquidadores representan en juicio activa y pasivamente a los asociados.

Art. 417. Los liquidadores nombrados en el contrato social podrán renunciar a ser removidos por las causas y en la forma que señala el artículo 2072 del Código Civil.

El que fuere nombrado en otra forma podrá renunciar a ser removido según las reglas generales del mandato.

Art. 418. Haciendo por sí mismos la liquidación, los socios se ajustarán a las reglas precedentes, y en sus deliberaciones observarán lo dispuesto en los artículos 387 y siguientes hasta el 391 inclusive.

7. De la prescripción de las acciones procedentes de la sociedad colectiva

Art. 419. Todas las acciones contra los socios no liquidadores, sus herederos o causahabientes prescriben en cuatro años contados desde el día en que se disuelva la sociedad, siempre que la escritura social haya fijado su duración o la escritura de disolución haya sido inscrita conforme al artículo 354.

Si el crédito fuere condicional, la prescripción correrá desde el advenimiento de la condición.

Art. 420. La prescripción corre contra los menores y personas jurídicas que gocen de los derechos de tales, aunque los créditos sean ilíquidos, y no se interrumpe sino por las gestiones judiciales que dentro de los cuatro años hagan los acreedores contra los socios no liquidadores.

Art. 421. Pasados los cuatro años, los socios no liquidadores no serán obligados a declarar judicialmente acerca de la subsistencia de las deudas sociales.

Art. 422. La prescripción no tiene lugar cuando los socios verifican por sí mismos la liquidación o la sociedad se encuentra en quiebra.

Art. 423. Las acciones de los acreedores contra el socio o socios liquidadores, considerados en esta última cualidad, y las que tienen los socios entre sí prescriben por el transcurso de los plazos que señala el Código Civil.

8. De las sociedades anónimas

Art. 424. Artículo derogado.

Art. 425. Artículo derogado.

Art. 426. Artículo derogado.

Art. 427. Artículo derogado.

Art. 428. Artículo derogado.

Art. 429. Artículo derogado.

Art. 430. Artículo derogado.

Art. 431. Artículo derogado.

Art. 432. Artículo derogado.

Art. 433. Artículo derogado.

Art. 434. Artículo derogado.

Art. 435. Artículo derogado.

Art. 436. Artículo derogado.

Art. 437. Artículo derogado.

Art. 438. Artículo derogado.

Art. 439. Artículo derogado.

Art. 440. Artículo derogado.

Art. 441. Artículo derogado.

Art. 442. Artículo derogado.

Art. 443. Artículo derogado.

Art. 444. Artículo derogado.

Art. 445. Artículo derogado.

Art. 446. Artículo derogado.

Art. 447. Artículo derogado.

Art. 448. Artículo derogado.

Art. 449. Artículo derogado.

Art. 450. Artículo derogado.

Art. 451. Artículo derogado.

Art. 452. Artículo derogado.

Art. 453. Artículo derogado.

Art. 454. Artículo derogado.

Art. 455. Artículo derogado.

Art. 456. Artículo derogado.

Art. 457. Artículo derogado.

Art. 458. Artículo derogado.

Art. 459. Artículo derogado.

Art. 460. Artículo derogado.

Art. 461. Artículo derogado.

Art. 462. Artículo derogado.

Art. 463. Artículo derogado.

Art. 464. Artículo derogado.

Art. 465. Artículo derogado.

Art. 466. Artículo derogado.

Art. 467. Artículo derogado.

Art. 468. Artículo derogado.

Art. 469. Artículo derogado.

9. Disposiciones relativas a la sociedad en comandita

Art. 470. Sociedad en comandita es la que se celebra entre una o más personas que prometen llevar a la caja social un determinado aporte, y una o más personas que se obligan a administrar exclusivamente la sociedad por sí o sus delegados y en su nombre particular.

Llámanse los primeros socios comanditarios, y los segundos gestores.

Art. 471. Hay dos especies de sociedad en comandita: simple y por acciones.

Art. 472. La comandita simple se forma por la reunión de un fondo suministrado en su totalidad por uno o más socios comanditarios, o por éstos y los socios gestores a la vez.

Art. 473. La comandita por acciones se constituye por la reunión de un capital dividido en acciones o cupones de acción y suministrado por socios cuyo nombre no figura en la escritura social.

10. De la comandita simple

Art. 474. La comandita simple se forma y prueba como la sociedad colectiva, y está sometida a las reglas establecidas en los siete primeros párrafos de este Título, en cuanto dichas reglas no se encuentren en oposición con la naturaleza jurídica de este contrato y las siguientes disposiciones.

Art. 475. El nombre de los socios comanditarios no figurará en el extracto de que habla el artículo 354.

Art. 476. La sociedad en comandita es regida bajo una razón social, que debe comprender necesariamente el nombre del socio gestor si fuere uno solo, o el nombre de uno o más de los gestores si fueren muchos.

El nombre de un socio comanditario no puede ser incluido en la razón social.

Las palabras y compañía agregadas al nombre de un socio gestor, no implican la inclusión del nombre del comanditario en la razón social, ni imponen a éste responsabilidades diversas de las que tiene en su carácter de tal.

Art. 477. El comanditario que permite o tolera la inserción de su nombre en la razón social se constituye responsable de todas las obligaciones y pérdidas de la sociedad en los mismos términos que el socio gestor.

Art. 478. El comanditario no puede llevar a la sociedad, por vía de aporte, su capacidad, crédito o industria personal.

Con todo eso, su aporte puede consistir en la comunicación de un secreto de arte o ciencia, con tal que no lo aplique por sí mismo ni coopere diariamente a su aplicación.

Art. 479. Si el aporte consiste en el mero goce o usufructo, el comanditario no soportará otra pérdida que la de los productos de la cosa que constituya su aporte.

En ningún caso estará obligado a restituir las cantidades que a título de beneficios haya recibido de buena fe.

Art. 480. Los comanditarios tienen la responsabilidad que impone y el derecho que otorga a los accionistas de las sociedades anónimas el artículo 456.

Art. 481. El comanditario puede, sin perder el carácter de tal, asistir a las asambleas, y tendrá en ellas voto consultivo.

Art. 482. Puede también ceder sus derechos, mas no transferir la facultad de examinar los libros y papeles de la sociedad mientras ésta no haya dado punto a sus operaciones.

Art. 483. Los socios gestores son indefinida y solidariamente responsables de todas las obligaciones y pérdidas de la sociedad.

Los socios comanditarios sólo responden de unas y otras hasta concurrencia de sus aportes prometidos o entregados.

Art. 484. Se prohíbe al socio comanditario ejecutar acto alguno de administración social, aun en calidad de apoderado de los socios gestores.

Art. 485. El comanditario que violare la prohibición del artículo precedente quedará solidariamente responsable con los gestores de todas las pérdidas y obligaciones de la sociedad, sean anteriores o posteriores a la contravención.

Art. 486. El comanditario que pague a los acreedores de la sociedad por alguno de los motivos expresados en los artículos 477 y 484, tendrá derecho a exigir de los socios gestores la restitución de la cantidad excedente a la de su aporte.

En ninguno de esos casos podrán los socios gestores reclamar del comanditario indemnización alguna por el mero hecho de la contravención.

Art. 487. No son actos administrativos de parte de los comanditarios:

- 1- Los contratos que por cuenta propia o ajena celebren con los socios gestores;
- 2- El desempeño de una comisión en una plaza distinta de aquella en que se encuentre establecido el domicilio de la sociedad;
- 3- El consejo, examen, inspección, vigilancia y demás actos interiores que pasan entre los socios, siempre que no traben la libre y espontánea acción de los gestores;
- 4- Los actos que colectiva o individualmente ejecuten como comuneros después de la disolución de la sociedad.

Art. 488. El comanditario que forma un establecimiento de la misma naturaleza que el establecimiento social, o toma parte como socio colectivo o comanditario en uno formado por otra persona, pierde el derecho de examinar los libros sociales, salvo que los intereses de tal establecimiento no se encuentren en oposición con los de la sociedad.

Art. 489. Habiendo uno o más socios comanditarios y muchos colectivos, sea que todos éstos administren de consuno, sea que uno o más administren por todos, la sociedad será a la vez comanditaria respecto de los primeros y colectiva relativamente de los segundos.

Art. 490. En caso de duda, la sociedad se reputará colectiva.

11. De la comandita por acciones

Art. 491. Las reglas establecidas en el párrafo anterior son aplicables a la comandita por acciones en cuanto no estén en contradicción con las disposiciones del presente.

Art. 492. Las sociedades en comandita no podrán dividir su capital en acciones o cupones de acción que bajen de diez centésimos de escudo, cuando aquél no exceda de cincuenta escudos.

Si el capital excediere de esta suma, las acciones o cupones de acción no podrán bajar de medio escudo.

Art. 493. Las sociedades en comandita no quedarán definitivamente constituidas sino después de suscrito todo el capital y de haber entregado cada accionista al menos la cuarta parte del importe de sus acciones.

La suscripción y entrega serán comprobadas por la declaración del gerente en una escritura pública, y ésta será acompañada de la lista de suscriptores, de un estado de las entregas y de la escritura social.

Art. 494. Las acciones de las sociedades en comandita serán nominativas.

Art. 495. Los suscriptores de acciones son responsables, a pesar de cualquiera estipulación en contrario, del monto total de las acciones que hubieren tomado en la sociedad.

Las acciones o cupones de acción no serán negociables sino después de entregadas dos quintas partes de su valor.

Art. 496. Siempre que alguno de los socios llevare un aporte que no consista en dinero, o estipulare a su favor algunas ventajas particulares, la asamblea general hará verificar y estimar el valor de uno y otras, y mientras no haya prestado su aprobación en una reunión ulterior, la sociedad no quedará definitivamente constituida.

Las deliberaciones de la asamblea serán adoptadas a mayoría de sufragios de los accionistas presentes o representados; y esta mayoría será compuesta de la cuarta parte de los accionistas, que represente la cuarta parte del capital social.

Los socios que hicieren el aporte o hubieren estipulado las ventajas sometidas a la apreciación de la asamblea, no tendrán voto deliberativo.

Art. 497. Es nula y de ningún efecto, respecto de los socios, la comandita por acciones constituida en contravención a cualquiera de las prescripciones que contienen los artículos precedentes; pero los asociados no podrán oponer a terceros esa nulidad.

Art. 498. En toda comandita por acciones se establecerá una junta de vigilancia, compuesta al menos de tres accionistas.

La junta será nombrada por la asamblea general inmediatamente después de la constitución definitiva de la sociedad y antes de toda operación social.

La primera junta será nombrada por un año y las demás por cinco.

Art. 499. Los miembros de la junta deberán examinar si la sociedad ha sido legalmente constituida, inspeccionar los libros, comprobar la existencia de los valores sociales en caja, en documentos o en cualquier otra forma, y presentar al fin de cada año a la asamblea general una memoria acerca de los inventarios y de las proposiciones que haga el gerente para la distribución de dividendos.

Art. 500. La junta de vigilancia tiene derecho de convocar la asamblea general y de provocar la disolución de la sociedad.

Art. 501. Anulada la sociedad por infracción de las reglas prescritas para su constitución, los miembros de la junta de vigilancia podrán ser declarados solidariamente responsables con los gerentes de todas las operaciones ejecutadas con posterioridad a su nombramiento y aceptación.

La misma responsabilidad podrá ser declarada contra los fundadores de la sociedad que hayan llevado un aporte en especie y estipulado a su favor ventajas particulares.

Art. 502. Cada uno de los miembros de la junta de vigilancia será solidariamente responsable con los gerentes:

1- Cuando haya permitido a sabiendas que en los inventarios se cometan inexactitudes graves que perjudiquen a la sociedad o a terceros;

2- Siempre que con conocimiento de causa haya consentido en que se distribuyan dividendos no justificados por inventarios regulares y sinceros.

Art. 503. La emisión de acciones o de cupones de acción en una sociedad constituida en contravención a los artículos 492, 493 y 494, será castigada con una multa de medio a un escudo.

En la misma multa incurrirá el gerente que principiare las operaciones sociales antes que la junta de vigilancia haya comenzado a funcionar.

Art. 504. La negociación de acciones o cupones de acción de un valor o forma contrarios a las disposiciones de los artículos 492 y 494, o de acciones o cupones de acción a cuya cuenta no se hayan entregado los dos quintos de su valor conforme al artículo 495, será penada con una multa de medio a dos escudos.

Con la misma multa serán castigados los que tomaren parte en las negociaciones enunciadas y los que hicieren publicar el valor de las expresadas acciones o cupones de acción.

Art. 505. Serán castigados con arreglo a las prescripciones del Código Penal:

1- Los que por simulación de suscripciones o entregas, por publicación maliciosa de suscripciones o entregas que no existen, o mediante otros hechos falsos, hayan obtenido o procurado obtener suscripciones o entregas;

2- Los que para provocar suscripciones o entregas publiquen de mala fe los nombres de personas a quienes se suponga relacionadas con la sociedad, a cualquier título que sea.

Art. 506. Los accionistas que tuvieren que sostener colectivamente, como demandantes o demandados, un pleito contra los gerentes o los miembros de la junta de vigilancia, serán representados por apoderados elegidos por la asamblea general.

No pudiendo verificarse el nombramiento por la asamblea general, por un obstáculo cualquiera, será hecho por el juzgado de comercio a petición de la parte más diligente.

Si el pleito versare sobre objetos de interés particular de algunos accionistas, los apoderados serán nombrados en reunión de los interesados en la causa.

En cualquiera de los dos casos propuestos, los accionistas podrán intervenir personalmente en la causa, a cargo de soportar los gastos de su intervención.

12. De la asociación o cuentas en participación

Art. 507. La participación es un contrato por el cual dos o más comerciantes toman interés en una o muchas operaciones mercantiles, instantáneas o sucesivas, que debe ejecutar uno de ellos en su solo nombre y bajo su crédito personal, a cargo de rendir cuenta y dividir con sus asociados las ganancias o pérdidas en la proporción convenida.

Art. 508. La participación no está sujeta en su formación a las solemnidades prescritas para la constitución de las sociedades.

El convenio de los asociados determina el objeto, la forma, el interés y las condiciones de la participación.

Art. 509. La participación es esencialmente privada, no constituye una persona jurídica, y carece de razón social, patrimonio colectivo y domicilio.

Su formación, modificación, disolución y liquidación pueden ser establecidas con los libros, correspondencia, testigos y cualquiera otra prueba legal.

Art. 510. El gestor es reputado único dueño del negocio en las relaciones externas que produce la participación.

Los terceros sólo tienen acción contra el administrador, del mismo modo que los partícipes inactivos carecen de ella contra los terceros.

Unos y otros, sin embargo, podrán usar de las acciones del gerente en virtud de una cesión en forma.

Art. 511. Salvas las modificaciones resultantes de la naturaleza jurídica de la participación, ella produce entre los partícipes los mismos derechos y obligaciones que confieren e imponen a los socios entre sí las sociedades mercantiles.

Título VIII

DEL SEGURO EN GENERAL Y DE LOS SEGUROS TERRESTRES EN PARTICULAR

1. Definiciones

Art. 512. El seguro es un contrato bilateral, condicional y aleatorio por el cual una persona natural o jurídica toma sobre sí por un determinado tiempo todos o alguno de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose, mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida o cualquier otro daño estimable que sufran los objetos asegurados.

Art. 513. Llámase asegurador la persona que toma de su cuenta el riesgo, asegurado la que queda libre de él, y prima la retribución o precio del seguro.

Se entiende por riesgo la eventualidad de todo caso fortuito que puede causar la pérdida o deterioro de los objetos asegurados.

Siniestro es la pérdida o el daño de las cosas aseguradas.

Denomínase siniestro mayor la pérdida total o casi total, y siniestro menor el simple daño de la cosa asegurada.

La pérdida o deterioro de las tres cuartas partes del valor de la cosa asegurada es considerada como pérdida total sólo en los casos expresados por la ley.

Los seguros son terrestres o marítimos.

2. Disposiciones comunes a los seguros terrestres y marítimos

Art. 514. El seguro se perfecciona y prueba por escritura pública, privada u oficial, que es la autorizada por un corredor o por un cónsul chileno en su caso.

El documento justificativo del seguro se llama póliza.

La póliza puede ser nominadamente extendida a favor del asegurado, a su orden o al portador.

Otorgándose escritura privada u oficial, se extenderán dos ejemplares para resguardo recíproco de las partes.

Art. 515. El seguro ajustado verbalmente vale como promesa, con tal que los contratantes hayan convenido formalmente en la cosa, riesgo y prima.

La promesa puede ser justificada por cualquiera de los medios probatorios admitidos en materia mercantil, y autoriza a cada una de las partes para demandar a la otra el otorgamiento de la póliza.

Art. 516. Toda póliza deberá contener:

- 1- Los nombres y apellidos del asegurador y asegurado y el domicilio de ambos;
- 2- La declaración de la calidad que toma el asegurado al contratar el seguro;
- 3- La designación clara y precisa del valor y naturaleza de los objetos asegurados;
- 4- La cantidad asegurada;
- 5- Los riesgos que el asegurador toma sobre sí;
- 6- La época en que principia y concluye el riesgo para el asegurador;
- 7- La prima del seguro, y el tiempo, lugar y forma en que haya de ser pagada;
- 8- La fecha, con expresión de la hora;
- 9- La enunciación de todas las circunstancias que puedan suministrar al asegurador un conocimiento exacto y completo de los riesgos, y la de todas las demás estipulaciones que hicieren las partes.

Art. 517. Respecto del asegurado, el seguro es un contrato de mera indemnización, y jamás puede ser para él la ocasión de una ganancia.

Art. 518. Pueden celebrar un seguro todas las personas hábiles para obligarse.

Pero de parte del asegurado se requiere, además de la capacidad legal, que tenga al tiempo del contrato un interés real en evitar los riesgos, sea en calidad de propietario, copartícipe, fideicomisario, usufructuario, arrendatario, acreedor o administrador de bienes ajenos, sea en cualquiera otra que lo constituya interesado en la conservación del objeto asegurado.

El seguro en que falte este interés es nulo y de ningún valor.

Art. 519. El seguro puede ser contratado por cuenta propia, o por la de un tercero en virtud de un poder especial o general, y aun sin su conocimiento y autorización.

Se entiende que el seguro corresponde al que lo ha contratado, toda vez que la póliza no exprese que es por cuenta de un tercero.

Art. 520. Por el hecho de tomar por su cuenta el seguro del objeto mandado asegurar, se entiende que el mandatario asegura de acuerdo con las instrucciones de su mandante.

En defecto de instrucciones, se tendrá por realizado el seguro conforme a las condiciones usuales en el lugar donde el mandatario deba ejecutar el mandato.

Art. 521. Es de ningún valor el seguro ajustado por un agente oficioso, si el interesado o su mandatario, ignorando la existencia de este contrato, hubiere hecho asegurar el mismo objeto.

Art. 522. Pueden ser aseguradas todas las cosas corporales o incorporeales, con tal que existan al tiempo del contrato o en la época en que principien a correr los riesgos por cuenta del asegurador, tengan un valor estimable en dinero, puedan ser objeto de una especulación lícita, y se hallen expuestas a perderse por el riesgo que tome sobre sí el asegurador.

Por consiguiente, no pueden ser materia de seguro:

- 1- Las ganancias o beneficios esperados;
- 2- Los objetos de ilícito comercio;
- 3- Las cosas íntegramente aseguradas, a no ser que el último seguro se refiera a un tiempo diverso o a riesgos de distinta naturaleza que los que comprenda el anterior;
- 4- Las cosas que han corrido ya el riesgo, háyanse salvado o perecido en él.

El seguro de cosas que no reúnan todas las condiciones expresadas en el inciso primero de este artículo es nulo de pleno derecho.

Art. 523. El asegurador puede hacer reasegurar, a condiciones más o menos favorables que las estipuladas, las mismas cosas que él hubiere asegurado.

El reaseguro no extingue las obligaciones del asegurador, ni confiere al asegurado acción directa contra el reasegurador.

El asegurador y el asegurado no pueden celebrar un reaseguro; pero el segundo puede hacer asegurar el costo del seguro y el riesgo de insolvencia del primero.

Art. 524. Los establecimientos de comercio, como almacenes, bazares, tiendas, fábricas y otros, y los cargamentos terrestres o marítimos pueden ser asegurados con o sin designación específica de las mercaderías y otros objetos que contengan.

Los muebles que constituyen el menaje de una casa pueden ser también asegurados en esta misma forma, salvo los que tengan un gran precio, como las alhajas, cuadros de familia, objetos de arte u otros análogos, los cuales serán asegurados con designación.

En uno y otro caso el asegurado deberá individualizar los objetos asegurados y justificar su existencia y valor al tiempo del siniestro.

Art. 525. Habiendo muchos seguros sucesivos celebrados de buena fe en diferentes fechas, sólo valdrá el primero, siempre que cubra el valor íntegro del objeto asegurado.

No cubriéndolo, los aseguradores posteriores responderán del valor insoluto según el orden de las fechas de sus respectivos contratos.

Los aseguradores cuyos contratos quedaren anulados por falta de un valor asegurable, restituirán la prima, salvo su derecho a la indemnización a que hubiere lugar.

Art. 526. Cuando varios aseguradores aseguren conjunta o separadamente en una misma fecha una cantidad que exceda el verdadero valor del objeto asegurado, no quedarán responsables sino hasta concurrencia de ese valor y en proporción de la suma que cada uno de ellos hubiere asegurado.

El seguro no datado se presume celebrado en la fecha del que le siga inmediatamente.

Art. 527. En los casos previstos en los dos artículos que preceden, el asegurado no podrá rescindir un seguro anterior para hacer responsables a los aseguradores posteriores.

Exonerando de sus obligaciones a los aseguradores anteriores, el asegurado quedará colocado en su lugar, en el mismo orden y por la misma suma que aquéllos hubieren asegurado.

En este caso, si el asegurado contratare un nuevo seguro, los aseguradores ocuparán su lugar en la forma que expresa el inciso anterior.

Art. 528. Aunque una cosa haya sido asegurada por todo su valor, es permitido asegurarla de nuevo bajo la condición de que el segundo asegurador sólo será responsable siempre que el asegurado no sea completamente indemnizado por el primer asegurador.

En este caso el contrato o contratos anteriores serán claramente descritos en la nueva póliza, so pena de nulidad, y se aplicarán las reglas establecidas en los artículos 525 y 526.

Art. 529. Desistiendo en forma legal de un seguro contratado, el asegurado podrá hacer asegurar nuevamente la cosa asegurada por el mismo tiempo y los mismos riesgos.

En la nueva póliza se hará mención, so pena de nulidad, tanto del seguro anterior como del desistimiento.

Art. 530. Transmitida por título universal o singular la propiedad de la cosa asegurada, el seguro correrá en provecho del adquirente, sin necesidad de cesión, desde el momento en que los riesgos le correspondan, a menos que conste evidentemente que el seguro fue consentido por el asegurador en consideración a la persona asegurada.

Art. 531. En caso de trasmisión por título singular, el asegurador podrá exigir que el adquirente declare en el acto del requerimiento judicial si quiere o no aprovecharse del seguro.

Si lo rehusare y el asegurado conservare algún interés en la cosa, el seguro continuará por cuenta de éste hasta concurrencia de su interés.

Si ningún interés conservare, se tendrá por extinguido el seguro desde el momento de la enajenación y el asegurador podrá reclamar del asegurado el pago de toda la prima o una indemnización, según la naturaleza del seguro.

Art. 532. No es eficaz el seguro sino hasta concurrencia del verdadero valor del objeto asegurado, aun cuando el asegurador se haya constituido responsable de una suma que lo exceda.

No hallándose asegurado el íntegro valor de la cosa, el asegurador sólo estará obligado a indemnizar el siniestro a prorrata entre la cantidad asegurada y la que no lo esté.

Sin embargo, los interesados podrán estipular que el asegurado no soportará parte alguna de la pérdida o deterioro, sino en el caso que el monto del siniestro exceda la suma asegurada.

Art. 533. Omitiéndose en la póliza la determinación del valor de las cosas aseguradas, el asegurado podrá establecerlo por todos los medios de prueba que admite este Código.

Art. 534. Aunque el valor haya sido formalmente enunciado en la póliza, el asegurador o asegurado podrán probar que la estimación ha sido exagerada por error o dolo.

Declarándose que ha habido exceso por error en la estimación, la suma asegurada y la prima serán reducidas hasta concurrencia del verdadero valor de los objetos asegurados; y el asegurador podrá exigir sobre la diferencia entre ese valor y el enunciado en la póliza la indemnización a que haya lugar.

Probando el asegurador que la diferencia entre el valor real de los objetos y la cantidad asegurada proviene de dolo del asegurado, éste no podrá exigir el pago del seguro en caso de siniestro, ni excusarse de abonar al asegurador la prima íntegra, sin perjuicio de la acción criminal.

Pero si el objeto asegurado hubiere sido justipreciado por peritos elegidos por las partes, el asegurador no podrá impugnar, salvo el caso de dolo, el valor que aquéllos le hubieren asignado.

Art. 535. Si la póliza no contiene la designación expresa o tácita de la cantidad asegurada, se entiende que el asegurador se obliga a indemnizar la pérdida o deterioro hasta concurrencia del valor de la cosa asegurada al tiempo del siniestro.

Hay designación expresa, no sólo cuando expresamente se designa la cantidad asegurada, sino cuando el asegurador se obliga a pagar el todo o parte del valor del objeto asegurado según la estimación que de él se haga al tiempo del siniestro, o cuando se establece en la póliza el medio de fijar la suma asegurada.

Hay designación tácita, siempre que la póliza contenga la valuación del objeto asegurado, la fijación de la prima, o algún otro dato que baste para determinar la suma asegurada.

Art. 536. El asegurador puede tomar sobre sí todos o algunos de los riesgos a que está expuesta la cosa asegurada.

No estando expresamente limitado el seguro a determinados riesgos, el asegurador responde de todos, salvo las excepciones legales.

Art. 537. En defecto de estipulación, los riesgos principiarán a correr por cuenta del asegurador desde que las partes suscriban la póliza, a no ser que la ley disponga otra cosa.

Los tribunales determinarán en la hipótesis propuesta la duración de los riesgos, tomando en consideración las cláusulas de la póliza, los usos locales y las demás circunstancias del caso.

Art. 538. El asegurado no puede variar por sí solo el lugar del riesgo ni cualquiera otra de las circunstancias que se hayan tenido en vista para estimarlo.

La variación ejecutada sin consentimiento del asegurador autoriza la rescisión del contrato si, a juicio del juzgado competente, extendiere o agravare los riesgos.

Art. 539. El siniestro se presume ocurrido por caso fortuito; pero el asegurador puede acreditar que ha sido causado por un accidente que no le constituye responsable de sus consecuencias, según la convención o la ley.

Art. 540. La cláusula en que el asegurador se comprometa a pasar por la estimación que el asegurado haga del daño sufrido, no produce otro efecto que el de imponer al primero la obligación de la prueba.

Art. 541. El seguro contratado sin estipulación de prima es nulo y de ningún valor.

Art. 542. El asegurador gana irrevocablemente la prima desde el momento en que los riesgos comienzan a correr por su cuenta.

Art. 543. La prima puede consistir en una cantidad de dinero, o en la prestación de una cosa o de un hecho estimables también en dinero, y pagarse toda a la vez, o parcialmente por meses o por años.

En defecto de estipulación, la prima es pagadera en dinero; y consistiendo en un tanto por ciento o en una cantidad alzada, será exigible desde que el asegurador empiece a correr los riesgos.

La prima estipulada en entregas periódicas será pagada al principio de cada período.

Art. 544. El no pago de la prima al vencimiento del plazo convencional o legal, autoriza al asegurador para demandar la entrega de ella o la rescisión del seguro con indemnización de daños y perjuicios.

La demanda de la prima deja subsistente el seguro.

Instaurada la acción rescisoria, los riesgos cesan de correr por cuenta del asegurador, y el asegurado no podrá exigir el resarcimiento de un siniestro ulterior, ni aun ofreciendo el pago de la prima.

Art. 545. El asegurador deberá poner en ejercicio los derechos que le confiere el anterior artículo dentro del término de tres días, contados desde el vencimiento del plazo; y no haciéndolo, el seguro se reputará vigente para todos sus efectos, y el asegurador sólo podrá perseguir la entrega de la prima.

Art. 546. Concedido un término de gracia para el pago de la prima, los aseguradores quedan obligados a la reparación del siniestro que ocurra antes de su vencimiento; pero si ocurriere después, no estarán obligados a repararlo sino en el caso en que la prima hubiere sido pagada dentro del término indicado.

No siendo pagada, los aseguradores podrán usar del derecho que les otorga el inciso primero del artículo 544.

Art. 547. Caducando el seguro contratado por meses o por años, el asegurado no deberá cantidad alguna por los meses o años que no hubieren principiado a correr, ni podrá repetir porción alguna de la prima que hubiere pagado por la parte del mes o año que no hubiere corrido.

Art. 548. El descuento de las primas correspondientes a meses o años futuros extingue la división mensual o anual del pago y en tal caso se presume que las partes han sustituido al seguro primitivo un seguro único por una sola prima y un número determinado de años.

Art. 549. Ajustado el seguro entre el asegurador y asegurado o su mandatario, el primero deberá entregar al segundo la póliza firmada dentro de veinticuatro horas, contadas desde la fecha del ajuste.

Si el seguro fuere celebrado por el intermedio de corredor, la póliza deberá ser firmada y entregada a las partes en el término de cuatro días, contados desde la conclusión del contrato.

La inobservancia de lo dispuesto en los dos incisos anteriores confiere al asegurado el derecho de reclamar daños y perjuicios al asegurador o al corredor en su caso.

Art. 550. El asegurador contrae principalmente la obligación de pagar al asegurado la suma asegurada o parte de ella, siempre que el objeto asegurado se pierda total o parcialmente, o sufra algún daño por efecto del caso fortuito que hubiere tomado a su cargo.

La responsabilidad del asegurador en ningún caso podrá exceder de la cantidad asegurada.

Art. 551. Si el accidente ocurrido antes y continuado después de vencido el término del seguro consumare la pérdida o el deterioro de la cosa asegurada, los aseguradores responderán del íntegro valor del siniestro.

Pero si ocurriere antes y continuare después que los riesgos hubieren principiado a correr por cuenta de los aseguradores, éstos no serán responsables del siniestro.

Art. 552. El asegurador no está obligado a indemnizar la pérdida o deterioro procedentes de vicio propio de la cosa, de un hecho personal del asegurado o de un hecho ajeno que afecte civilmente la responsabilidad de éste.

Sin embargo, el asegurador puede tomar sobre sí, en virtud de una estipulación expresa, los riesgos provenientes de vicio propio de la cosa; pero le es prohibido constituirse responsable de los hechos personales del asegurado.

Entiéndese por vicio propio el germen de destrucción o deterioro que lleven en sí las cosas por su propia naturaleza o destino aunque se las suponga de la más perfecta calidad en su especie.

Art. 553. Por el hecho del pago del siniestro, el asegurador se subroga al asegurado en los derechos y acciones que éste tenga contra terceros, en razón del siniestro.

Si la indemnización no fuere total, el asegurado conservará sus derechos para cobrar a los responsables los perjuicios que no hubiere indemnizado el asegurador.

El asegurado será responsable ante el asegurador por todos los actos u omisiones que puedan perjudicar al ejercicio de las acciones traspasadas por subrogación.

Art. 554. Por el mero hecho de pagar el siniestro, el que asegura la solvencia del asegurador de la cosa se subroga al asegurado en todos los derechos que a éste confiere el primer seguro.

Art. 555. La cosa que es materia del seguro es subrogada por la cantidad asegurada para el efecto de ejercitar sobre ésta los privilegios e hipotecas constituidos sobre aquélla.

Art. 556. El asegurado está obligado:

1- A declarar sinceramente todas las circunstancias necesarias para identificar la cosa asegurada y apreciar la extensión de los riesgos;

2- A pagar la prima en la forma y época convenidas;

3- A emplear todo el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir el siniestro;

4- A tomar todas las providencias necesarias para salvar o recobrar la cosa asegurada, o para conservar sus restos;

5- A notificar al asegurador, dentro de los tres días siguientes a la recepción de la noticia, el advenimiento de cualquier accidente que afecte su responsabilidad, haciendo en la notificación una enunciación clara de las causas y circunstancias del accidente ocurrido;

6- A declarar al tiempo de exigir el pago de un siniestro los seguros que haya hecho o mandado hacer sobre el objeto asegurado;

7- A probar la coexistencia de todas las circunstancias necesarias para establecer la responsabilidad del asegurador.

Este es responsable de todos los gastos que haga el asegurado para cumplir las obligaciones expresadas en los números 3- y 4-.

Art. 557. El seguro se rescinde:

1- Por las declaraciones falsas o erróneas o por las reticencias del asegurado acerca de aquellas circunstancias que, conocidas por el asegurador, pudieran retraerle de la celebración del contrato o producir alguna modificación sustancial en sus condiciones;

2- Por inobservancia de las obligaciones contraídas;

3- Por falta absoluta o extinción de los riesgos.

Si la falta o extinción de los riesgos fuere parcial, el seguro se rescindirá parcialmente.

Art. 558. Pronunciada la nulidad o la rescisión del seguro por dolo o fraude del asegurado, el asegurador podrá demandar el pago de la prima o retenerla, sin perjuicio de la acción criminal, aunque no haya corrido riesgo alguno.

Art. 559. Declarada la quiebra del asegurador pendientes los riesgos, el asegurado podrá solicitar la rescisión del seguro o exigir que el concurso afiance el cumplimiento de las obligaciones del fallido.

Goza de la misma opción el asegurador, si ocurriere la quiebra del asegurado antes de pagarse la prima.

Si el fallido o el administrador de la quiebra no otorgare fianza dentro de los tres días siguientes al de la notificación de la demanda, el seguro quedará rescindido.

Art. 560. Las compañías anónimas de seguros mutuos están sujetas a las reglas que contiene el presente párrafo en todo lo relativo a la fijación de los derechos y obligaciones de la compañía y de los accionistas en los casos de siniestro.

3. Disposiciones especiales relativas a los seguros terrestres

Art. 561. Los seguros terrestres son mutuos o a prima.

Los seguros mutuos participan a la vez del contrato de seguro y del de sociedad; y aunque por su naturaleza sean contratos civiles, están sujetos a la legislación mercantil conforme a lo prescrito en el artículo 2064 del Código Civil.

Art. 562. Los seguros terrestres a prima tienen ordinariamente por objeto asegurar:

1- La duración de la vida de una o más personas;

2- Los riesgos de incendio;

3- Los riesgos de las cosechas pendientes o realizadas;

4- Los riesgos de transporte por tierra, lagos, ríos y canales navegables.

Art. 563. La dejación de las cosas aseguradas no es admisible en los seguros terrestres, salvo el caso de convenio de las partes.

Tampoco es admisible la rescisión por la mera voluntad del asegurado, ni aun pagando una indemnización.

Art. 564. Si la rescisión fuere causada por un caso fortuito o de fuerza mayor, el asegurador no tendrá derecho a reclamar indemnización alguna, salva estipulación en contrario.

Pero si lo fuere por un hecho inculpable del asegurado, el asegurador podrá solicitar indemnización de daños y perjuicios con arreglo a los principios generales.

Las disposiciones de este artículo y las del precedente no son aplicables al seguro de transportes terrestres.

Art. 565. La indemnización a que se obliga el asegurador se regla, dentro de los límites de la convención, sobre la base del valor que tenga el objeto asegurado al tiempo del siniestro.

Art. 566. En el caso previsto en el número 4- del artículo 522, el seguro se tendrá como no celebrado, aunque el asegurador y asegurado hayan procedido con ignorancia de la pérdida o salvación del objeto asegurado.

Pero si alguno de ellos hubiere obrado con conocimiento de la pérdida o salvación de la cosa, será obligado a indemnizar competentemente al otro, sin perjuicio de la aplicación de la pena que le imponga la ley.

Conociendo ambas partes el suceso que ha puesto fin a los riesgos, el seguro se tendrá para todos sus efectos como una mera apuesta.

Art. 567. Lo dispuesto en el inciso final del artículo 556 se aplica a los seguros terrestres, salvo el de transportes, aun cuando los gastos de salvamento excedan al valor de los objetos salvados.

Art. 568. Las acciones resultantes del seguro terrestre, salvo el de transportes, prescriben por el transcurso de cuatro años.

Si la prima fuere pagadera por cuotas en épocas fijas y periódicas, la acción para cobrar cada cuota prescribe en cuatro años, contados desde el momento en que sea exigible.

4. Del seguro de vida

Art. 569. La vida de una persona puede ser asegurada por ella misma o por un tercero que tenga interés actual y efectivo en su conservación.

En el segundo caso el asegurado es el tercero en cuyo beneficio cede el seguro y que se obliga a pagar la prima.

Art. 570. El seguro celebrado por un tercero puede realizarse sin noticia y consentimiento de la persona cuya vida es asegurada.

Art. 571. El seguro puede ser temporal o vitalicio.

Omitida la designación del tiempo que debe durar, el seguro se reputará vitalicio.

Art. 572. El riesgo que el asegurado toma sobre sí puede ser el de muerte del asegurado dentro de un determinado tiempo o en ciertas circunstancias previstas por las partes, o el de la prolongación de la vida más allá de la época fijada por la convención.

Art. 573. A más de las enunciaciones que contiene el artículo 516, la póliza deberá expresar la edad, profesión y estado de salud de la persona cuya vida se asegura.

Art. 574. Es nulo el seguro si al tiempo del contrato no existe la persona cuya vida es asegurada, aun cuando las partes ignoren su fallecimiento.

Art. 575. El seguro de vida se rescinde:

1- Si el que ha hecho asegurar su vida la perdiere por suicidio o por condenación capital, o si la perdiere en duelo o en otra empresa criminal, o si fuere muerto por sus herederos.

Esta disposición es inaplicable al caso de seguro contratado por un tercero.

2- Si el que reclama la cantidad asegurada fuere autor o cómplice de la muerte de la persona cuya vida ha sido asegurada.

Art. 576. La mera ausencia y desaparición de la persona cuya vida ha sido asegurada, no hace exigible la cantidad asegurada, a no ser que los interesados estipulen otra cosa.

Pero si los herederos presuntivos del desaparecido obtuvieren la posesión definitiva, podrán exigir el pago de la cantidad asegurada bajo caución de restituirla si el ausente apareciere.

Art. 577. La fijación de la cantidad asegurada y todas las condiciones accidentales del contrato quedan al arbitrio de las partes.

Art. 578. Las disposiciones precedentes no son aplicables a las tontinas, seguros mutuos de vida, ni a los demás contratos que requieran la contribución de una cantidad fija.

5. Del seguro contra incendio

Art. 579. Fuera de las enunciaciones que exige el artículo 516, la póliza deberá expresar:

1- La situación de los inmuebles asegurados y la designación específica de sus deslindes;

2- El destino y uso de los inmuebles asegurados;

3- El destino y uso de los edificios colindantes, en cuanto estas circunstancias puedan influir en la estimación de los riesgos;

4- Los lugares en que se encuentren colocados o almacenados los muebles objeto del seguro;

5- La duración del seguro.

Art. 580. El seguro de un edificio no comprende el riesgo que corre su propietario de indemnizar los daños que cause a los vecinos el incendio del edificio asegurado.

Art. 581. El asegurado contra el riesgo de vecino o contra los riesgos locativos no podrá reclamar la indemnización convenida mientras no exhiba una sentencia ejecutoriada en la que se le haya declarado responsable de la comunicación del fuego en el primer caso, o del incendio ocurrido en el edificio asegurado en el segundo.

Art. 582. Son de cargo del asegurador:

1- Todas las pérdidas y deterioros causados por la acción directa del incendio, aunque este accidente proceda de culpa leve o levísima del asegurado, o de hecho ajeno del cual éste sería en otro caso civilmente responsable;

2- Las pérdidas y deterioros que sean una consecuencia inmediata del incendio, como los causados por el calor, el humo o el vapor, los medios empleados para extinguir o contener el fuego, la remoción de muebles y las demoliciones ejecutadas en virtud de orden de autoridad competente.

Art. 583. Cesa la responsabilidad del asegurador, si el edificio asegurado fuere destinado después del contrato a un uso que agrave los riesgos de incendio, de tal suerte que haya lugar a presumir que el asegurador no lo habría asegurado, ó lo habría asegurado bajo distintas condiciones.

La misma regla se aplicará al seguro de objetos muebles, toda vez que el asegurado los remueva del lugar donde se encontraban al tiempo de celebrarse el seguro y los coloque en otro.

Art. 584. Cesa también la responsabilidad del asegurador, cuando el incendio procede de haberse infringido por el asegurado las leyes o los reglamentos de policía que tienen por objeto prevenir tal accidente.

Art. 585. Si la cantidad asegurada consistiere en una cuota, se entiende que ésta se refiere al valor que tenga el objeto asegurado en el momento del siniestro.

Art. 586. Salva convención en contrario, las expresiones bienes muebles o muebles de casa, sin otra especificación, serán tomadas en el sentido que les da el artículo 574 del Código Civil.

6. Del seguro contra los riesgos a que están expuestos los productos de la agricultura

Art. 587. Independientemente de las enunciaciones contenidas en el artículo 516, la póliza deberá expresar:

1- La situación, cabida y deslindes de los terrenos, viñas, prados artificiales o arboledas cuyos productos sean asegurados;

2- La clase de siembras o plantaciones a que estén destinados los terrenos, y si están hechas o por hacerse;

3- El lugar del depósito, si el seguro es de frutos ya recogidos;

4- El valor medio de los frutos asegurados.

Art. 588. El seguro puede ser contratado por uno o más años.

No estando determinado el tiempo en la póliza, se entenderá que el seguro debe durar sólo el año rural a que corresponda la cosecha asegurada.

Art. 589. El asegurador responde de la pérdida o daño de los frutos, mas no de que las viñas, arboledas, sementeras o plantaciones los han de producir en tal o cual cantidad.

Art. 590. En caso de siniestro el asegurador pagará la indemnización estipulada, según lo prescrito en el artículo 565.

En la regulación pericial del siniestro se tomará en consideración, para calcular y determinar la indemnización, si atendida la época en que haya ocurrido el desastre es o no posible hacer una segunda siembra o plantación, o si por el estado de los frutos se puede esperar alguna cosecha.

7. Del seguro de transportes terrestres

Art. 591. A más de las enunciaciones exigidas en el artículo 516, la póliza del seguro deberá contener:

1- El nombre y domicilio del conductor;

2- La indicación del punto donde deben ser recibidos los efectos para la carga y la del lugar donde ha de hacerse la entrega;

3- El viaje por el que se aseguran, y la ruta que deben seguir los porteadores;

4- La forma en que deba hacerse el transporte.

Art. 592. El conductor de efectos por tierra, lagos, ríos y canales navegables puede asegurarlos por su propia cuenta.

La póliza, en este caso, se extenderá con arreglo a las prescripciones del precedente artículo.

Art. 593. Los riesgos principian a correr y concluyen para el asegurador en las épocas que designa el artículo 200.

Art. 594. Si los efectos debieren ser transportados alternativamente por tierra o por agua, el asegurador no será responsable de los daños que sufran, siempre que la conducción se verifique sin necesidad por vías inusitadas o de una manera no acostumbrada.

Art. 595. Determinada en la carta de porte y en la póliza del seguro la duración de la travesía, el asegurador no será responsable de los daños que acaezcan después del plazo designado.

Art. 596. Si en el curso del viaje convenido los efectos fueren descargados, almacenados y vueltos a cargar a lomo de otros animales, o en otras carretas, o en otros carros o buques, los riesgos continuarán de cuenta del asegurador.

Exceptúase el caso en que se haya estipulado expresamente que el transporte se realizará en un determinado buque pero aun entonces el asegurador responderá de los riesgos del transbordo ejecutado para hacer flotar el buque.

Art. 597. El asegurador responde de los daños causados por culpa o dolo de los encargados de la recepción, transporte o entrega de los efectos asegurados.

Art. 598. Ocurrendo algunos daños exceptuados del seguro, será de cargo del asegurador justificarlos debidamente.

Art. 599. Rescindido el seguro total o parcialmente sin culpa del asegurador, el asegurado le pagará por vía de indemnización medio por ciento del valor asegurado.

Art. 600. El asegurado puede hacer dejación de los efectos averiados a favor del asegurador dentro de un mes, contado desde el día en que tuviere noticia del siniestro.

No verificándolo dentro del plazo indicado, no podrá hacerlo después.

Art. 601. En los casos no previstos en el presente párrafo se aplicarán las disposiciones consignadas en el Título Del seguro marítimo.

Título IX

DEL CONTRATO DE CUENTA CORRIENTE

Art. 602. La cuenta corriente es un contrato bilateral y conmutativo por el cual una de las partes remite a otra o recibe de ella en propiedad cantidades de dinero u otros valores, sin aplicación a un empleo determinado ni obligación de tener a la orden una cantidad o un valor equivalente, pero a cargo de acreditar al remitente por sus remesas, liquidarlas en las épocas convenidas, compensarlas de una sola vez hasta concurrencia del débito y crédito y pagar el saldo.

Art. 603. Las cuentas que no reúnan todas las condiciones enunciadas en el artículo anterior son cuentas simples o de gestión, y no están sujetas a las prescripciones de este Título.

Art. 604. Todas las negociaciones entre comerciantes domiciliados o no en un mismo lugar, o entre un comerciante y otro que no lo es, y todos los valores transmisibles en propiedad, pueden ser materia de la cuenta corriente.

Art. 605. Antes de la conclusión de la cuenta corriente ninguno de los interesados es considerado como acreedor o deudor.

Art. 606. Es de la naturaleza de la cuenta corriente:

1- Que el crédito concedido por remesas en efectos de comercio lleve la condición de que éstos serán pagados a su vencimiento.

2- Que todos los valores del débito y crédito produzcan intereses legales o los que las partes hubieren estipulado.

3- Que a más del interés de la cuenta corriente, los contratantes tengan derecho a una comisión sobre el importe de todas las remesas cuya realización reclamare la ejecución de actos de verdadera gestión.

La tasa de la comisión será fijada por convenio de las partes o por el uso.

4- Que el saldo definitivo sea exigible desde el momento de su aceptación, a no ser que se hayan llevado al crédito de la parte que lo hubiere obtenido sumas eventuales que igualen o excedan la del saldo, o que los interesados hayan convenido en pasarlo a nueva cuenta.

Art. 607. La admisión en cuenta corriente de valores precedentemente debidos por uno de los contratantes al otro, a cualquier título que sea, produce novación, a menos que el acreedor o deudor, al prestar su consentimiento, haga una formal reserva de derechos.

En defecto de una reserva expresa, la admisión de un valor en cuenta corriente se presume hecha pura y simplemente.

Art. 608. Los valores remitidos y recibidos en cuenta corriente no son imputables al pago parcial de los artículos que ésta comprende, ni son exigibles durante el curso de la cuenta.

Art. 609. Las sumas o valores afectos a un empleo determinado, o que deban tenerse a la orden del remitente, son extraños a la cuenta corriente, y como tales no son susceptibles de la compensación puramente mercantil que establecen los artículos 602 y 613.

Art. 610. Los embargos o retenciones de valores llevados a la cuenta corriente sólo son eficaces respecto del saldo que resulte del fenecimiento de la cuenta a favor del deudor contra quien fueren dirigidos.

Art. 611. La cuenta corriente se concluye por el advenimiento de la época fijada por la convención o antes de él por consentimiento de las partes.

Se concluye también por la muerte natural o civil, la interdicción, la demencia, la quiebra o cualquier otro suceso legal que prive a alguno de los contratantes de la libre disposición de sus bienes.

Art. 612. La conclusión de la cuenta corriente es definitiva cuando no debe ser seguida de ninguna operación de negocios, y parcial en el caso inverso.

Art. 613. La conclusión definitiva de la cuenta corriente fija invariablemente el estado de las relaciones jurídicas de las partes, produce de pleno derecho, independientemente del fenecimiento de la cuenta, la compensación del íntegro monto del débito y crédito hasta la cantidad concurrente y determina la persona del acreedor y deudor.

Art. 614. El saldo definitivo o parcial será considerado como un capital productivo de intereses.

Art. 615. El saldo puede ser garantido con hipotecas constituidas en el acto de la celebración del contrato.

Art. 616. Caso que el deudor retarde el pago, el acreedor podrá girar contra él por el importe del saldo de la cuenta.

Art. 617. Las partes podrán capitalizar los intereses en períodos que no bajen de seis meses, determinar la época de los balances parciales, la tasa del interés y la comisión y acordar todas las demás cláusulas accesorias que no sean prohibidas por la ley.

Art. 618. La existencia del contrato de cuenta corriente puede ser establecida por cualquiera de las pruebas que admite este Código, menos por la de testigos.

Art. 619. La acción para solicitar el arreglo de la cuenta corriente, el pago del saldo judicial o extrajudicialmente reconocido o la rectificación de la cuenta por errores de cálculo, omisiones, artículos extraños o indebidamente llevados al débito o crédito, o duplicación de partidas, prescribe en el término de cuatro años.

En igual tiempo prescriben los intereses del saldo, siendo pagaderos por año o en períodos más cortos.

Título X

DEL CONTRATO DE CAMBIO

Art. 620. El contrato de cambio es una convención por la cual una de las partes se obliga, mediante un valor prometido o entregado, a pagar o hacer pagar a la otra parte o a su cesionario legal cierta cantidad de dinero en un lugar distinto de aquel en que se celebra la convención.

Art. 621. El contrato de cambio se perfecciona por el solo consentimiento de las partes acerca de la cantidad que debe ser pagada, el precio de ella, el lugar y época del pago y puede ser probado por cualquiera de los medios que admite este Código.

Art. 622. Las personas que pueden obligarse pueden celebrar el contrato de cambio por su propia cuenta o por la de un tercero que las haya autorizado especialmente al efecto.

Art. 623 a 781 bis: Derogados.

Título XII

DE LAS CARTAS ORDENES DE CREDITO

Art. 782. Las cartas órdenes de crédito tienen por objeto realizar un contrato de cambio condicional, celebrado entre el dador y el tomador, cuya perfección pende de que éste haga uso del crédito que aquél le abre.

Art. 783. Las cartas de crédito deben ser dadas a persona determinada y no a la orden.

Expedidas en esta última forma, el tomador podrá cobrarlas personalmente, pero no endosarlas.

El endoso de una carta de crédito no transfiere al endosatario el derecho de cobrarla.

Art. 784. En la carta de crédito se designará el tiempo dentro del cual el tomador deba hacer uso de ella y el maximum de la cantidad que deberá entregársele.

Si la carta de crédito no expresare tiempo alguno, será señalado por el juzgado de comercio respectivo, atendidas las circunstancias del dador y tomador y la naturaleza de la operación mercantil que tuvo por objeto la apertura del crédito.

Art. 785. El tomador de una carta de crédito deberá poner su firma en la misma o entregar al dador un modelo de ella.

Art. 786. El dador de una carta de crédito no puede revocarla salvo que sobrevenga algún accidente que menoscabe el crédito del tomador.

Revocándola intempestivamente y sin un motivo serio y bien justificado, el dador será responsable de los daños y perjuicios que se originen al tomador.

Art. 787. El dador queda obligado a pagar a su corresponsal la cantidad que en virtud de la carta de crédito entregue al tomador.

Art. 788. La carta de crédito, aunque no sea pagada, no confiere al tomador derecho alguno contra el dador ni contra la persona a cuyo cargo fuere expedida.

Por consiguiente, las cartas de crédito no pueden ser protestadas.

Art. 789. El portador de una carta de crédito está obligado a probar la identidad de su persona, si el pagador se lo exigiere.

Art. 790. Siempre que el tomador no haga uso de la carta de crédito en el término convenido, deberá devolverla al dador tan luego como sea requerido al efecto, o rendir fianza por su importe hasta que llegue la revocación a conocimiento del pagador.

Art. 791. Pagada la carta de crédito, el portador deberá reembolsar sin demora al dador la cantidad que hubiere percibido.

No haciéndolo, el dador podrá exigir el pago de la cantidad entregada, más el interés corriente desde el día de la entrega y el cambio corriente de la plaza en que fue verificada sobre el lugar donde deba hacerse el reembolso.

Art. 792. La persona que cumplimenta una carta de crédito no tiene acción alguna contra el portador para exigirle el reembolso de la cantidad que le hubiere entregado, a no ser que resulte de los términos de la carta que el dador sólo quiso constituirse fiador de la cantidad que percibiese el portador.

Art. 793. Las cartas de crédito pueden ser dirigidas a diversos corresponsales residentes en distintos lugares para que las cumplimenten sucesivamente hasta la cantidad designada en ellas.

En este caso el corresponsal que entregue una suma parcial al portador deberá anotarla en la carta de crédito, bajo responsabilidad de daños y perjuicios.

Art. 794. La carta que no tenga la designación de cantidad será considerada como simple carta de introducción y recomendación y el dador de ella no responderá al corresponsal a quien fuere dirigida de las resultas de cualquier contrato que éste celebre con el tomador, salvo el caso de dolo justificado en forma legal.

Título XIII

DEL PRESTAMO

Art. 795. Los préstamos por tiempo indeterminado no son exigibles sino diez días después de reclamada la restitución.

Art. 796. No resultando bien determinado el plazo del préstamo, el juzgado de comercio lo fijará prudencialmente, tomando en consideración los términos del contrato, la naturaleza de la operación a que fuere destinado el préstamo y las circunstancias personales del prestador y prestamista.

Art. 797. Contraído el préstamo en monedas específicamente determinadas, el prestamista cumple su obligación restituyendo monedas de la misma especie que las recibidas, cualquiera que sea el valor que tengan al tiempo de la restitución.

Art. 798. La gratuidad no se presume en los préstamos mercantiles, y éstos ganarán intereses legales, salvo que las partes acordaren lo contrario.

Art. 799. La estipulación de intereses o la que exonere al prestamista de su pago, deberá celebrarse por escrito, y sin esta circunstancia será ineficaz en juicio.

Art. 800. Los intereses serán estipulados en cantidades determinadas de dinero, aun cuando el préstamo consista en mercaderías, de cualquier especie que sean.

Para hacer el cómputo de los intereses en este último caso se estimarán las mercaderías por el precio corriente que tengan en el día y lugar en que deba hacerse la restitución.

Art. 801. El prestamista que retarde el cumplimiento de las obligaciones que le impone el préstamo, haya o no estipulación de intereses, queda obligado a pagar el interés corriente desde el día en que fuere reclamado el pago en virtud de una providencia judicial.

Art. 802. El curso de los intereses convencionales no cesa por el advenimiento del plazo en que deba hacerse la devolución del capital.

Art. 803. El recibo de los intereses correspondientes a los tres últimos períodos de pago, hace presumir que los anteriores han sido cubiertos, a no ser que el recibo contenga alguna cláusula preservativa del derecho del acreedor.

Art. 804. Los intereses de un capital prestado pueden producir nuevos intereses o mediante una demanda judicial o un convenio especial, con tal que la demanda o el convenio verse sobre intereses debidos a lo menos por un año completo.

Art. 805. El prestamista que hubiere firmado un pagaré o recibo, confesándose deudor de una cantidad de dinero o mercaderías, podrá ser admitido a probar, según las circunstancias del caso, que el dinero o las mercaderías no le fueron entregadas.

Art. 806. Los saldos de las cuentas de gestión o anticipaciones referentes a operaciones mercantiles serán considerados como verdaderos préstamos y regidos por las reglas de este Título.

Título XIV

DEL DEPOSITO

Art. 807. El depósito mercantil se constituye en la misma forma que la comisión.

Art. 808. Los derechos y obligaciones del depositante y depositario de mercaderías son los mismos que otorga e impone este Código a los comitentes y comisionistas.

Art. 809. El depositario tiene derecho a exigir una retribución por sus servicios.

La cuota de la retribución será fijada por las partes o por el uso de cada plaza en defecto de estipulación.

Art. 810. El depositario que hace uso de la cosa depositada aun en los casos que se lo permita la ley o la convención, pierde el derecho a la retribución estipulada o usual.

Art. 811. Consistiendo el depósito en documentos de crédito que devenguen intereses, el depositario está obligado a cobrarlos y a practicar todas las diligencias necesarias para conservar los derechos del depositante.

Art. 812. Los depósitos en los bancos públicos debidamente autorizados serán regidos por sus estatutos.

Título XV

DEL CONTRATO DE PRENDA

Art. 813. El contrato de prenda se celebra y prueba en cuanto al acreedor y deudor como los demás contratos comerciales.

Art. 814. El contrato de prenda confiere al acreedor el derecho de hacerse pagar con el valor de la cosa empeñada con preferencia a los demás acreedores del deudor.

Art. 815. Para que el acreedor prendario goce del privilegio enunciado en concurrencia de otros acreedores, se requiere:

- 1- Que el contrato de prenda sea otorgado por escritura pública o en documento privado protocolizado, previa certificación en el mismo de la fecha de esa diligencia, puesta por el notario respectivo;
- 2- Que la escritura o documento contenga la declaración de la suma de la deuda y la especie y naturaleza de las cosas empeñadas, o que lleve anexa una descripción de su calidad, peso y medida.

Art. 816. Lo dispuesto en el artículo anterior es aplicable a la prenda consistente en un crédito, sin perjuicio de la notificación que en este caso prescribe el artículo 2389 del Código Civil.

Art. 817. El privilegio nace, subsiste y se extingue con la posesión de la prenda, bien la tenga el acreedor prendario o un tercero elegido por las partes.

Art. 818. La obligación que el artículo 811 impone al depositario es extensiva al acreedor que recibe un crédito en prenda.

Art. 819. Si el crédito dado en prenda devenga intereses, el acreedor los imputará al pago de los que se le deban.

Pero si la deuda garantida por la prenda no gana intereses, se aplicarán los que produzca el crédito empeñado en parte de pago del capital asegurado.

Título XVI

DE LA FIANZA

Art. 820. La fianza deberá otorgarse por escrito, y sin esta circunstancia será de ningún valor ni efecto.

Art. 821. El fiador puede estipular con su afianzado una remuneración por la responsabilidad que contrae en su beneficio.

Título XVII

DE LA PRESCRIPCION

Art. 822. Las acciones que procedan de las obligaciones de que trata el presente Libro y que no tengan señalado un plazo especial de prescripción, durarán cuatro años.

Las prescripciones establecidas en este Código corren contra toda clase de personas.

LIBRO III

DE LA NAVEGACION Y EL COMERCIO MARITIMOS

Título I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 823. Las disposiciones de este Libro se aplican:

1- A todos los acontecimientos relacionados con la navegación, que sobrevengan en el mar, independientemente de la característica, dimensión o finalidad de la nave u objeto que interviene o es afectado por tales acontecimientos, sin perjuicio de que en determinadas materias se disponga expresamente su aplicación a otras formas de navegación, y

2- A todos los actos o contratos que se relacionen con la navegación y el comercio marítimos, incluyendo los que se refieran a naves especiales, a menos que este libro permita estipular otras reglas.

No se aplican a las naves de guerra, sean nacionales o extranjeras.

Art. 824. Salvo los casos en que la ley establezca una sanción diferente, se tendrán por no escritas las estipulaciones contrarias a una disposición imperativa de este Libro.

Art. 825. En las materias reguladas por este Libro, la costumbre podrá ser probada, además de las formas que señala el artículo 5- de este Código, por informe de peritos, que el tribunal apreciará según las reglas de la sana crítica.

Título II

DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES.

DE LA PROPIEDAD NAVAL

1. De las naves y artefactos navales

Art. 826. Nave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Artefacto naval es todo aquel que, no estando construido para navegar cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias aunque se internen en el agua.

Art. 827. El concepto de nave comprende tanto el casco como la maquinaria y las pertenencias fijas o movibles que la complementan. No incluye el armamento, las vituallas ni fletes devengados.

Art. 828. La nave es un bien mueble, sujeto a las normas que se establecen en este Libro y demás leyes especiales. En su defecto, se aplicarán las disposiciones del derecho común sobre los bienes muebles.

Art. 829. La nave conserva su identidad, aun cuando los materiales que la forman o su nombre sean sucesivamente cambiados.

Art. 830. La matrícula de las naves en Chile se regirá por las normas de la Ley de Navegación.

Deberá tomarse nota al margen de su inscripción en el registro de matrícula, de todo documento por el que se constituya, transfiera, transmita, declare, modifique o extinga un derecho real sobre la nave y cualquiera otra limitación al dominio que recaiga sobre la misma, bajo sanción de ser inoponible a terceros, salvo las excepciones señaladas en la Ley de Navegación.

La persona natural o jurídica a cuyo nombre figure inscrita la nave en el registro de matrícula respectivo, se presumirá poseedora regular de ella, salvo prueba en contrario.

2. De la propiedad naval

Art. 831. Además de los modos de adquirir que establece el derecho común, la propiedad o dominio de una nave puede adquirirse en la siguiente forma:

- 1- Por el asegurador, en el caso de dejación válidamente aceptada;
- 2- Por la persona que ha encargado su construcción, en el momento que señale el contrato respectivo o por el que la construye para sí, y
- 3- Por el apresador, conforme a las reglas del derecho internacional.

Art. 832. La enajenación de naves mayores por acto entre vivos y la constitución de derechos reales sobre ellas, se efectuarán por escritura pública cuando ocurran en Chile.

Los actos y contratos respecto de naves menores, deberán constar por escrito y las firmas de los otorgantes ser autorizadas por notario.

Para la clasificación de las naves y artefactos navales en mayores y menores se estará a lo que dispone la Ley de Navegación.

Los actos y contratos que se otorguen en el extranjero se regirán por la ley del lugar de su otorgamiento. Con todo la transferencia del dominio y la constitución de derechos reales que puedan producir efecto en Chile deberán constar, a lo menos, en instrumentos escritos cuyas firmas estén autorizadas por un ministro de fe y, además, se inscribirán y anotarán en los registros respectivos en Chile.

Art. 833. Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue en el viaje, desde que recibió su último cargamento.

Pero, si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Las partes, sin embargo, podrán estipular modalidades diversas.

Art. 834. La enajenación voluntaria no judicial de la nave hecha dentro o fuera de la República, incluye todas las responsabilidades que le afecten.

Art. 835. La venta judicial de una nave, sea voluntaria o forzada, se hará en la forma y con las solemnidades que se establecen en el Código de Procedimiento Civil para la venta judicial de los inmuebles.

Para subastar la nave se requerirá de tasación previa, la que se efectuará por perito designado conforme a las normas del Código de Procedimiento Civil, y le serán aplicables en lo pertinente, lo dispuesto por los artículos 486 y 487 del Código mencionado.

Los anuncios del remate deberán publicarse en un diario del lugar en que se sigue el juicio, o en uno de circulación en la región respectiva si en aquél no lo hubiere. Los avisos se publicarán además en un

diario del puerto de matrícula de la nave. Pero si uno de esos diarios fuere de circulación en los dos lugares, bastará con efectuar las publicaciones en ese solo diario.

Art. 836. La adquisición de una nave por prescripción se registrará por las reglas relativas a los inmuebles.

Art. 837. La copropiedad de naves no constituye una sociedad, sino una comunidad que se rige por las normas del derecho común.

Art. 838. Las disposiciones de este título se aplicarán también a los artefactos navales, sean éstos fijos o flotantes, en lo que les sean pertinentes.

Título III

DE LOS PRIVILEGIOS Y DE LA HIPOTECA NAVAL

1. De los privilegios marítimos en general

Art. 839. Los privilegios establecidos en este título serán preferidos y excluirán a cualquier otro privilegio general o especial regulados por otros cuerpos legales, en cuanto se refieran a los mismos bienes y derechos.

Con todo, las normas sobre prelación y privilegios en materia de contaminación o para precaver perjuicios por derrames de sustancias dañosas, que se establecen en los convenios internacionales vigentes en Chile y en la Ley de Navegación, gozarán de primacía sobre las disposiciones de este título, en las materias específicas a que ellos se refieren.

No pueden constituirse prendas, gravámenes, prohibiciones y embargos independientemente sobre partes o pertenencias ya incorporadas a naves o artefactos navales.

Las prendas y demás gravámenes, los embargos y prohibiciones constituidos sobre bienes que se incorporen a una nave o artefacto naval, se extinguen desde esa incorporación.

Con todo, no se extinguirán los ya constituidos sobre motores, equipos de comunicación o de detección submarina y aparejos de pesca de naves menores.

El que defraudare a otro incorporando o consintiendo en que un bien afecto a una prenda, gravamen, prohibición o embargo vigentes sea incorporado a una nave o a un artefacto naval, será sancionado con las penas contempladas en el artículo 467 del Código Penal.

Art. 840. En caso de deterioro, disminución o pérdida del bien sobre el cual recae el privilegio, éste se ejercerá sobre lo que reste, se salve o recupere de aquél, o sobre la indemnización que pague el responsable.

Art. 841. Las disposiciones de este título también serán aplicables cuando los créditos privilegiados surjan por obligaciones del armador no propietario de la nave, salvo que éste disponga de su uso en virtud de un acto ilícito, con conocimiento del acreedor.

2. De los privilegios sobre la nave y los fletes

Art. 842. Los privilegios de que trata este párrafo, otorgan al acreedor el derecho de perseguir la nave en poder de quien se halle y hacerse pagar con su producto preferentemente a los demás acreedores, según el orden aquí establecido.

Art. 843. El titular del privilegio, en ejercicio de su derecho de persecución, podrá solicitar la retención o arraigo de la nave en cualquier lugar donde ella se encuentre, de conformidad con las normas del párrafo 5 del título VIII de este Libro.

Art. 844. Los siguientes créditos gozan de privilegio sobre la nave, con preferencia a los hipotecarios y en el orden de prelación que se indica:

1- Las costas judiciales y otros desembolsos causados con ocasión de un juicio, en interés común de los acreedores, para la conservación de la nave o para su enajenación forzada y distribución del precio;

2- Las remuneraciones y demás beneficios que deriven de los contratos de embarco de la dotación de la nave, en conformidad con las normas laborales y del derecho común que regulan la concurrencia de estos créditos, y los emolumentos de los prácticos al servicio de la nave.

Del mismo privilegio gozan las indemnizaciones que se adeuden por muerte o lesiones corporales de los dependientes, que sobrevengan en tierra, a bordo o en el agua, y siempre que sean producidas por accidentes que tengan relación directa con la explotación de la nave;

3- Los derechos y tasas de puerto, canales y vías navegables, y los derechos fiscales de señalización, practica y pilotaje;

4- Los gastos y remuneraciones por auxilios en el mar, y por contribución en avería gruesa. Del mismo privilegio goza el reembolso de gastos y sacrificios en que hubiere incurrido la autoridad o terceros, para prevenir o minimizar los daños por contaminación o de derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas al medio ambiente o bienes de terceros cuando no se hubiere constituido el fondo de limitación de responsabilidad que se establece en el título IX de la Ley de Navegación, y

5- Las indemnizaciones por daños, pérdidas o averías causados a otras naves, a las obras de los puertos, muelles o vías navegables o a la carga o equipajes, como consecuencia de abordajes u otros accidentes de navegación, cuando la acción respectiva no sea susceptible de fundarse en un contrato, y los perjuicios por lesiones corporales a los pasajeros y dotación de esas otras naves.

Art. 845. Los créditos hipotecarios serán preferidos a los que se enumeran en el artículo siguiente, y se registrarán por las disposiciones del párrafo 5 de este título.

De igual preferencia gozarán los créditos caucionados con prenda sobre naves menores.

Art. 846. Además, gozan de privilegio sobre la nave, en el orden en que se enumeran, en grado posterior a los indicados en el artículo 844, los siguientes:

- 1- Los créditos por el precio de venta, construcción, reparación y equipamiento de la nave;
- 2- Los créditos por suministros de productos o materiales, indispensables para la explotación o conservación de la nave;
- 3- Los créditos originados por contratos de pasaje, fletamento o transporte de mercancías, incluyendo las indemnizaciones por daños, mermas y faltantes en cargamentos y equipajes, y los créditos derivados de perjuicios por contaminación o derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas;
- 4- Los créditos por desembolsos hechos por el capitán, agentes o terceros, por cuenta del armador, para la explotación de la nave, incluyendo los servicios de agencias, y
- 5- Los créditos por primas de seguro respecto de la nave, sean del casco o de responsabilidad.

Art. 847. Los créditos enumerados en los artículos 844 y 846, gozarán también de privilegio sobre los fletes y pasajes correspondientes al viaje en que tengan su origen.

Art. 848. Los privilegios indicados en el artículo 844, se ejercerán también sobre los créditos que se enumeran a continuación, a condición de que se originen en el mismo viaje en que aquéllos se produjeron:

- 1- Sobre las indemnizaciones debidas por daños materiales sufridos por la nave y no reparados y sobre las debidas por pérdida de fletes;
- 2- Sobre contribuciones por daños materiales sufridos por la nave admitidos en avería común y no reparados y sobre las contribuciones debidas por pérdida de fletes, y
- 3- Sobre las remuneraciones debidas por auxilios en el mar, previa deducción de las cantidades que correspondieren a la dotación de la nave que prestó el servicio.

Art. 849. Los créditos del deudor en contra de terceros de que tratan los dos artículos precedentes, sólo estarán afectos a privilegio mientras dichos créditos estuvieren pendientes de pago, o si las sumas respectivas estuvieren en poder del capitán o del agente del dueño o armador.

Art. 850. Los privilegios sobre la nave podrán hacerse efectivos en las indemnizaciones por seguro de la misma.

Sin embargo, cuando se trate de reparaciones efectuadas a la nave, los privilegios establecidos en este párrafo se entenderán de grado posterior al costo de aquéllas para los efectos de recuperarlo del asegurador, si procede.

Lo anterior no obsta a que el armador pueda ejercer el derecho de limitación de responsabilidad, de acuerdo con las normas de los párrafos 1 del título IV y 4 del título V de este Libro.

Con excepción de la hipoteca, los privilegios sobre la nave no podrán hacerse efectivos sobre las subvenciones u otros subsidios otorgados por el Estado.

Art. 851. Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes aunque estos últimos sean de mejor grado. Sin embargo, los créditos derivados de un contrato único de embarco que comprenda varios viajes, concurren como uno solo, en el orden y lugar de preferencia previsto por el artículo 844, con los demás créditos privilegiados originados en el último viaje.

Art. 852. Los créditos privilegiados originados en un mismo viaje son preferidos en el orden que indican los artículos 844 y 846.

Los créditos comprendidos en cada uno de los números de los artículos citados, concurrirán entre sí a prorrata en caso de insuficiencia del valor de los bienes sobre los cuales recaen.

Art. 853. En caso de duda sobre el viaje a que corresponde un crédito, se aplicarán las siguientes reglas:

- 1) Para las naves de línea que cumplen itinerarios regulares y preestablecidos, se estará a la numeración o simbología que el naviero o transportador haya asignado al viaje durante el cual se generó el crédito;
- 2) Para las naves que cumplen contratos de fletamentos totales por viajes, se entenderá que el viaje comienza desde que la nave zarpa a buscar el cargamento y termina con la descarga total en el último lugar del destino inicial de la nave;
- 3) Para las naves que efectúen un crucero de turismo, el viaje comprenderá la navegación desde el puerto inicial de aquél, hasta donde termine o hasta el regreso de la nave al puerto en que se inició el crucero, según lo indique el respectivo programa, y
- 4) Para las naves de pesca o de investigación científica, se entenderá que el viaje comprende la duración de la respectiva expedición.

Si no fuere posible aplicar las reglas precedentes, la prelación de los créditos mencionados en los artículos 844 y 846 se determinará en cada numerando, por el orden inverso al de sus respectivas fechas, sin distinción de viajes.

Art. 854. Los créditos derivados de un mismo acontecimiento se consideran nacidos al mismo tiempo.

Los créditos indicados en el número 4- del artículo 844, tienen prioridad entre ellos en el orden inverso al de las fechas en que se originaron, al igual que los señalados en los números 1-, 2- y 4- del artículo 846.

Los créditos por contribución a las averías comunes nacen en la fecha del acto que las cause, y los créditos por auxilios en el mar se consideran originados en las fechas en que esas operaciones terminaron.

Art. 855. Independientemente de la extinción de los créditos que los originan, los privilegios marítimos terminan:

- 1- Por el transcurso del plazo de un año contado desde la fecha en que se haya originado el crédito pertinente. Dicho plazo no es susceptible de interrupción o suspensión alguna, salvo a favor del

acreedor que hubiere obtenido la retención o embargo judicial del bien afecto al privilegio, o del acreedor que por algún impedimento legal no pudo ejercitar antes su crédito privilegiado;

2- Por la venta judicial de la nave, sea voluntaria o forzada desde su inscripción en el registro pertinente, o transcurridos 30 días consecutivos contados desde el día de la subasta, debiendo aplicarse el plazo que resulte menor, y

3- En caso de enajenación voluntaria de la nave, transcurridos 90 días consecutivos contados desde la fecha de la inscripción de la transferencia.

Lo dispuesto en los números 2- y 3- precedentes será sin perjuicio del derecho de los acreedores privilegiados para ejercer su preferencia sobre el saldo insoluto del precio, si lo hubiere.

Art. 856. El astillero que construya o repare una nave tiene sobre ella un derecho de retención para garantizar los créditos resultantes de dichos trabajos. La retención será declarada, sin más trámite, por el tribunal competente del lugar de la construcción o reparación de la nave.

Si la resolución que declare el derecho de retención se hubiere inscrito en el Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el crédito del constructor o reparador gozará además de preferencia sobre las hipotecas cuya inscripción se hubiere requerido con posterioridad a la fecha de inscripción de la retención.

Cualquier interesado podrá solicitar el secuestro de la nave que estuviere retenida, y en caso de existir desacuerdo acerca de la persona del secuestro, éste será designado por el Tribunal.

Los procedimientos a que diere lugar lo dispuesto por este artículo, se regirán por lo establecido en el párrafo 5 del Título VIII de este Libro.

Art. 857. El derecho de retención establecido en el artículo anterior se extingue con la entrega de la nave a quien encargó la obra o con el otorgamiento de una caución, calificada de suficiente por el tribunal que lo decretó, y que sustituirá a la nave como objeto del privilegio.

Ninguna retención impedirá a otros acreedores el ejercicio de sus derechos sobre la misma nave.

3. De los privilegios sobre la nave en construcción

Art. 858. Los créditos enumerados en los artículos 844 y 846 que correspondan, gozan de privilegio sobre la nave en construcción desde que ella se encuentre a flote, con la preferencia y rango establecidos en el párrafo precedente.

Art. 859. Los privilegios sobre la nave en construcción establecidos en el párrafo anterior, terminan en los casos que señala el artículo 855.

Art. 860. Las disposiciones de este párrafo y de los dos precedentes de este título se aplican también a los artefactos navales.

4. De los privilegios sobre las mercancías transportadas

Art. 861. Gozan de privilegio sobre las mercancías y concurrirán sobre su valor de realización, en el orden que a continuación se enumeran, los créditos que provengan de:

- 1- Costas judiciales y otros desembolsos causados con ocasión de un juicio, en interés común de los acreedores del dueño de las mercancías, para la conservación de éstas o para proceder a su enajenación forzada y a la distribución de su precio;
- 2- Reembolso de los gastos y remuneraciones por auxilios en el mar en cuyo pago deba participar la carga, y contribuciones en avería gruesa;
- 3- Extracción de mercancías náufragas, y
- 4- Fletes y sus accesorios, incluyendo los gastos de carga, descarga y almacenaje, cuando correspondan.

Art. 862. En el caso del subfletamento señalado en el inciso segundo del artículo 932, el fletante se subrogará en el mismo privilegio que corresponda al subfletante sobre las mercancías del subfletador por el flete insoluto de este último.

Art. 863. Cuando resultare insuficiente el valor de las mercancías sobre las cuales recae el privilegio, los créditos comprendidos en cada numerando del artículo 861, concurrirán a prorrata entre sí, si se hubieren originado en un mismo puerto, con excepción de los señalados en su numerando 2-. En este último caso, preferirán entre sí en orden inverso al de su nacimiento.

Si los créditos se hubieren originado en puertos distintos o en fechas sucesivas, los posteriores serán preferidos a los de fecha anterior.

Art. 864. Los privilegios sobre las mercancías señalados en el artículo 861, se extinguen cuando la acción pertinente no se ejercita dentro del plazo de treinta días consecutivos, contado desde la fecha en que finalizó la descarga de dichas mercancías, o por la transferencia de éstas a terceros con posterioridad a su descarga, aun antes del vencimiento del término de dichos treinta días. Sin embargo, en el caso del número 4- del artículo 861, las mercancías que pendiente el plazo de treinta días fueren transferidas, continuarán afectas al privilegio durante los ocho días siguientes a su entrega al adquirente.

Art. 865. El fletante o transportador no podrá retener a bordo las mercancías al momento de su descarga por el hecho de no haberle sido pagado el flete. No obstante lo anterior, podrá solicitar al juez competente del puerto de descarga que ellas sean depositadas en poder de un tercero para su realización, en la proporción que fuere necesaria para satisfacer el flete y sus accesorios, a menos que el fletador o consignatario caucionare suficientemente dicho pago a criterio de ese tribunal.

La realización se hará conforme a las reglas que para los bienes muebles establece el Título I del Libro Tercero del Código de Procedimiento Civil.

Las mismas normas se aplicarán al derecho del transportador sobre el equipaje de los pasajeros que no hubiesen pagado el pasaje al término del viaje.

5. De la hipoteca naval y de la prenda sobre naves menores

Art. 866. Las naves y artefactos navales mayores podrán ser gravados con hipoteca, siempre que se encuentren debidamente inscritos en los respectivos Registros de Matrícula de la República.

Art. 867. Sólo el propietario podrá hipotecar una nave o artefacto naval.

Art. 868. La hipoteca naval deberá otorgarse por escritura pública. Podrá ser una misma la escritura de hipoteca y la del contrato a que acceda.

Cuando la hipoteca se otorgue en el extranjero se regirá por la ley del lugar de su otorgamiento. Con todo, para que pueda inscribirse en Chile, la hipoteca deberá constar, a lo menos, en instrumento escrito cuyas firmas estén autorizadas por un ministro de fe o por un cónsul chileno.

Art. 869. Los contratos hipotecarios celebrados en país extranjero darán hipoteca sobre las naves o artefactos navales matriculados en Chile, desde que se inscriban en el registro que se establece en el artículo 871.

Art. 870. El instrumento en que se constituya la hipoteca de una nave o artefacto naval deberá contener:

- 1- Nombre, apellido, nacionalidad, profesión y domicilio del acreedor y del deudor y si se trata de personas jurídicas, sus nombres y domicilios;
- 2- Nombre de la nave o individualización del artefacto naval, la matrícula a que pertenezca y el número que en ella le haya correspondido y su tonelaje de registro bruto o el de desplazamiento liviano del casco, según corresponda;
- 3- La fecha y la naturaleza del contrato al que accede la hipoteca, y
- 4- El monto del crédito garantizado, intereses convenidos, plazo y lugar para el pago.

Las menciones señaladas en los números 3- y 4- no serán necesarias en el caso de que la hipoteca sólo se constituya con cláusula de garantía general.

Art. 871. La hipoteca naval deberá inscribirse en el Registro de

Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; no tendrá valor alguno sin este requisito y se tendrá como su fecha aquella en que su requerimiento fue registrado en el libro repertorio respectivo.

Para los efectos de las citaciones establecidas en el artículo 879, en la inscripción respectiva se dejará constancia del domicilio especial que el acreedor fije para recibir la notificación que dicha norma prescribe, dentro de la ciudad de asiento del Registro. La notificación que se practique en él, será válida aunque el acreedor no se encuentre en dicho lugar ni en el país. La fijación de este domicilio podrá hacerse en el acto constitutivo de la hipoteca o al momento de requerirse la inscripción de la misma. La falta de esta mención en la inscripción, sólo será sancionada administrativamente conforme al

respectivo reglamento. No se tomará en cuenta el cambio de domicilio posterior que no se hubiere anotado al margen de la inscripción respectiva.

Art. 872. El orden de inscripción en el Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

Art. 873. Si se trata de la hipoteca de una nave o de un artefacto naval en construcción, en la escritura deberán incluirse las mismas menciones indicadas en el artículo 870, salvo las señaladas en el número 2- , las que se sustituirán por la individualización del astillero donde se esté construyendo, la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera que termine; el largo de la quilla o del casco, según corresponda; el tonelaje presumido y aproximadamente sus otras dimensiones. Se expresará también en la escritura, la matrícula a que pertenezca, el número que en ella le haya correspondido y el nombre o individualización, si ya los tuviere.

Art. 874. Para los efectos de lo establecido en el artículo anterior, se considerarán además partes integrantes de una nave o artefacto naval en construcción y sujetos a la garantía, los materiales, equipos y elementos de cualquier naturaleza, susceptibles de ser individualizados como especies o cuerpos ciertos, que se hallen acoplados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción. Lo anterior, aun cuando no hayan sido incorporados todavía a la nave o artefacto naval, con tal que dichos materiales, equipos o elementos sean suficientemente identificados en la escritura de constitución de la hipoteca.

Art. 875. La hipoteca constituida en conformidad con los dos artículos precedentes, continuará gravando la nave o artefacto naval una vez finalizada la construcción, salvo expresa estipulación en contrario de las partes.

Art. 876. La hipoteca naval comprende el casco, las maquinarias y las pertenencias fijas o movibles de la nave.

Comprende también el flete y las subvenciones u otros subsidios otorgados por el Estado, si así se estipulare.

Las partes comprendidas en la nave, no podrán ser objeto de garantías en forma independiente.

Art. 877. En caso de pérdida, grave deterioro o innavegabilidad permanente total de la nave o del artefacto naval, el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre lo que reste, se salve o recupere, o sobre su valor de realización, aunque su crédito no hubiere vencido.

Salvo que la nave o artefacto naval hubieren sido reparados, el acreedor hipotecario podrá ejercer sus derechos sobre los siguientes créditos de que sea titular el deudor:

1- Indemnizaciones por daños materiales ocasionados a la nave o artefacto naval;

2- Contribución por avería común por daños materiales sufridos por la nave o artefacto naval;

3- Indemnizaciones por daños provocados a la nave o artefacto naval con ocasión de servicios prestados en el mar, y

4- Indemnizaciones de seguro por pérdida total o de averías parciales de la nave o del artefacto naval.

Art. 878. El propietario de la nave o del artefacto naval gravado por hipoteca, podrá siempre enajenarlos o hipotecarlos, no obstante cualquiera estipulación en contrario.

Sin embargo, la enajenación que diere lugar al cambio de la nacionalidad de la nave o artefacto naval, y que no hubiere sido consentida por el acreedor hipotecario es nula, constituye fraude y sujeta al vendedor a las penas indicadas en el artículo 467 del Código Penal.

Art. 879. La hipoteca de una nave se extingue por la venta judicial de la misma, siempre que la subasta se realice previa citación personal de los acreedores hipotecarios de grado preferente. Estos, dentro del término de emplazamiento, podrán optar entre exigir el pago de sus acreencias sobre el precio del remate o conservar sus hipotecas sobre la nave subastada, siempre que sus créditos no estén devengados. Si nada dicen dentro del término señalado se entenderá que optan por ser pagados sobre el precio de la subasta.

Art. 880. Se aplicarán subsidiariamente a la hipoteca naval las disposiciones establecidas para la hipoteca de bienes raíces del Código Civil, en cuanto no se opongan a las de este párrafo.

Con todo, las acreencias que resulten caucionadas mediante una cláusula de garantía general hipotecaria, se considerarán de grado posterior a los créditos señalados por el artículo 846.

Art. 881. Las naves menores podrán ser gravadas con prenda. Cualquiera que sea la naturaleza de ésta, debe ser anotada al margen de la inscripción de la nave en el Registro de Matrícula, sin lo cual es inoponible a terceros. Esta anotación sustituye, además, a cualquier inscripción y publicación exigidas por las normas que regulen la clase de prenda de que se trate. La anotación debe ser fechada y numerada.

El orden de anotación determina el grado de preferencia entre las prendas.

Las disposiciones precedentes se aplican a los artefactos navales no susceptibles de hipoteca naval.

Título IV

DE LOS SUJETOS EN LA NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

1. Del armador o naviero

Art. 882. Armador o naviero es la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, que la explota y expide en su nombre.

Se presumirá que el propietario o los copropietarios de la nave son sus armadores, salvo prueba en contrario.

Operador es la persona que sin tener la calidad de armador, a virtud de un mandato de éste ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de transporte u otros para la explotación de naves, soportando las responsabilidades consiguientes.

Los términos armador y naviero, se entienden sinónimos.

Art. 883. La persona natural o jurídica que asuma la explotación de una nave, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula. Esta declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro de Matrícula. Cuando cese en esa calidad, deberá solicitar la cancelación de dicha anotación. En su defecto, dichas declaraciones las hará el propietario de la nave.

Si no se hiciere tal declaración, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la nave.

Art. 884. Las personas jurídicas que tengan la calidad de armadores, se regirán por las normas de este Libro, cualquiera que sea su naturaleza.

Art. 885. La responsabilidad del armador por sus actos o hechos personales, o la que derive de hechos de sus dependientes, que ocurran en tierra, no está sujeta a las disposiciones de este Libro y se regirá por las normas del derecho común.

Art. 886. El armador responde en la forma que prescriben este Libro y la Ley de Navegación, de las obligaciones contraídas por el capitán que conciernen a la nave y a la expedición. Responde, asimismo, en igual forma, por las indemnizaciones en favor de terceros por los hechos del capitán, oficiales y tripulación.

Art. 887. El armador no responde en los siguientes casos:

- 1- Si prueba que los hechos del capitán, de los oficiales o tripulación son ajenos a la nave o a la expedición;
- 2- Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice o copartícipe de los hechos del capitán, oficiales o tripulación;
- 3- Si se trata de hechos ejecutados por el capitán en su calidad de delegado de la autoridad pública, y
- 4- En los casos expresamente previstos en este Libro o en otras leyes.

Art. 888. El armador podrá contractualmente limitar su responsabilidad, excepto cuando la ley se lo prohíba.

Art. 889. El armador podrá también limitar su responsabilidad en los siguientes casos:

- 1- Por muerte o lesiones de toda persona que se encuentre a bordo de la nave para ser transportada y por las pérdidas, mermas o daños a los bienes de éstos que también se encuentren a bordo;

2- Por muerte o lesiones causados por toda persona por cuyos hechos es responsable el armador, sea que ella se encuentre o no a bordo de la nave.

Si la persona causante no se encontrare a bordo, sus hechos deberán necesariamente estar relacionados con la operación o explotación de la nave, o bien, con el carguío, transporte o descarga de los bienes transportados;

3- Por pérdidas, mermas o daños en otros bienes, incluyendo el cargamento, causados por igual calidad de personas, motivos, lugares y circunstancias que los indicados en el número precedente, y

4- Por toda obligación o responsabilidad resultante de los daños causados por una nave, a las obras de los puertos, diques, dársenas y vías navegables.

Art. 890. Las obligaciones y responsabilidades relativas al reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de una nave hundida, naufragada, varada o abandonada, incluyendo la carga u otras cosas que estén o hayan estado a bordo de la misma, comprendido el daño al medio ambiente, se regirán por la Ley de Navegación y no les serán aplicables las normas de este párrafo.

Art. 891. La limitación de responsabilidad del armador podrá ser impetrada por sus dependientes en los casos y por las causas que dispongan las leyes, a menos que se pruebe que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión de éstos, realizada con intención de causar daño o perjuicio, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría el perjuicio.

Art. 892. El hecho de invocar limitación de responsabilidad, no importa reconocimiento de la misma.

Art. 893. Las disposiciones de este párrafo relativas a limitación de responsabilidad, no se aplican:

1- A los créditos por auxilios o por contribución en avería gruesa, y

2- A los créditos del capitán, de los oficiales y miembros de la tripulación, o de cualquier otro dependiente del propietario o armador de la nave que se encuentre a bordo o cuyas funciones se relacionen con el servicio de la misma, y que se deriven de sus respectivos derechos laborales.

Art. 894. Si el armador de una nave tiene derecho a hacer valer un crédito en contra de un acreedor suyo por perjuicios resultantes del mismo hecho, se compensarán los respectivos créditos y las disposiciones de este párrafo sólo se aplicarán a la diferencia que resultare.

Art. 895. Las sumas a las cuales el armador puede limitar su responsabilidad en los casos previstos en este párrafo, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

1- Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales:

a) Para naves cuyo arqueado sea de hasta 500 toneladas, 333.000 unidades de cuenta, y

b) Para naves cuyo arqueado exceda de 500 toneladas, la cuantía que a continuación se indica para cada tramo, a más de la mencionada en la letra anterior:

- De más de 500 toneladas a 3.000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada;
- De más de 3.000 toneladas a 30.000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada;
- De más de 30.000 toneladas a 70.000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada, y
- Por cada tonelada que exceda de 70.000, 167 unidades de cuenta.

2- Respecto de toda otra reclamación:

a) Para naves cuyo arqueado sea de hasta 500 toneladas, 167.000 unidades de cuenta, y

b) Para naves cuyo arqueado exceda de 500 toneladas, la cuantía que a continuación se indica para cada tramo, a más de la mencionada en la letra anterior:

- De más de 500 a 30.000 toneladas, 167 unidades de cuenta por tonelada;
- De más de 30.000 a 70.000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada, y
- Por cada tonelada que exceda de 70.000, 83 unidades de cuenta.

La limitación de que trata este artículo no incluye la de responsabilidad en el contrato de pasaje, la que se regirá independientemente, por las reglas que se dan a su respecto en el párrafo 5 del título V de este mismo Libro.

Art. 896. Cuando el monto calculado en conformidad con las normas del número 1- del artículo anterior fuere insuficiente para satisfacer íntegramente las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales, el saldo impago por éstas concurrirá con las reclamaciones a que se refiere el número 2- del mismo artículo. En este caso, ese saldo concurrirá en igualdad de condiciones con las reclamaciones mencionadas en el citado número 2-.

Art. 897. Cuando unos mismos hechos produjeren responsabilidades para el armador, respecto de los cuales le asista el derecho a limitación, según las normas de este Libro y, además, esos mismos hechos produjeren responsabilidades por las cuales el armador también tiene el derecho a limitar responsabilidad, conforme a las normas del título IX de la Ley de Navegación, y resolviere hacer uso de estos derechos, deberá constituir el número de fondos independientes que corresponda, de manera que ni los fondos ni los créditos se confundan entre sí.

Art. 898. Si antes de la repartición del fondo el armador de la nave hubiere pagado total o parcialmente uno de los créditos indicados en el artículo 889, tendrá derecho a ocupar el lugar y orden de su acreedor en la repartición del fondo, pero sólo en la medida en que ese acreedor hubiera tenido derecho a ser indemnizado por el armador.

Si el armador probare que en fecha futura podría ser obligado a pagar total o parcialmente uno de los créditos a que se refiere el artículo 889 el tribunal competente podrá ordenar, a petición de dicho armador, que se reserve una suma suficiente para permitir al recurrente que haga valer, eventualmente, sus derechos contra el fondo en las condiciones establecidas en el inciso anterior.

Art. 899. Para determinar el límite de la responsabilidad de un armador, que se contempla en este párrafo, toda nave de menos de 500 toneladas de arqueo, se considerará como de ese tonelaje.

Art. 900. El tonelaje que sirve de base para calcular la limitación, es el de arqueo bruto determinado según el procedimiento establecido en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques y sus anexos, vigente en Chile.

Art. 901. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas precedentes, tendrá derecho a gozar de este beneficio en la misma medida que el asegurado.

Art. 902. La limitación de responsabilidad de que trata este párrafo puede ser invocada también por el propietario de la nave, su operador, por el transportador o por el fletante, cuando sean una persona natural o jurídica distinta del armador, o por sus dependientes o por el capitán y miembros de la dotación, en las acciones ejercidas contra ellos.

Si se demanda a dos o más personas que hacen uso de la limitación de responsabilidad, el fondo que se deba constituir no excederá de los montos fijados en los artículos precedentes.

Art. 903. Cuando se dirija una acción contra el capitán o los miembros de la dotación, éstos podrán limitar su respectiva responsabilidad aun cuando el hecho que origine la acción haya sido causado por su propia culpa, excepto si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión de los mismos, realizado con la intención de provocar el daño, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se originaría.

Pero, si el capitán o el miembro de la dotación es al mismo tiempo propietario, copropietario, transportador, fletante, armador u operador, solamente podrá ampararse en la limitación cuando haya incurrido en culpa en su calidad de capitán o de miembro de la dotación.

Art. 904. El valor de la unidad de cuenta a que se refiere el artículo 895, se determinará según la equivalencia que resulte a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije, según sea el caso.

2. Del capitán

Art. 905. El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en este Código y en las demás normas legales relativas al capitán.

En el desempeño de su cargo, está facultado para ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales que le sean propias.

Art. 906. Salvo acuerdo o disposición legal en contrario, el capitán de una nave es siempre designado por el armador.

Art. 907. El capitán es representante legal del propietario de la nave o del armador, en su caso, y como tal los representa en juicio activa y pasivamente. Lo anterior es sin perjuicio de la representación que corresponda al agente de naves que la atiende. Además de factor del naviero, es representante de los cargadores para los efectos de la conservación de la carga y resultado de la expedición.

Art. 908. El capitán de la nave es el encargado del orden y disciplina a bordo, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de estos objetivos.

Art. 909. El capitán, aun cuando tenga la obligación de emplear los servicios de practicaje y pilotaje, será siempre responsable directo de la navegación, seguridad, maniobras y gobierno de la nave, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico o piloto por deficiente asesoramiento. La autoridad del capitán no está subordinada a la de éstos en ninguna circunstancia.

Art. 910. Será obligación preferente del capitán vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada y zarpe de los puertos, o durante la navegación en los ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico o piloto.

Art. 911. Los deberes, atribuciones y responsabilidades que se establecen para el capitán en este Libro y en la Ley de Navegación, son aplicables a toda persona que asuma o desempeñe el mando de una nave de cualquier clase, con las limitaciones que determinan dichos cuerpos legales.

Art. 912. El capitán debe mantener a bordo el diario de navegación o bitácora y demás libros y documentos exigidos por las leyes, reglamentos y usos del comercio marítimo, debiendo asentarse en ellos los datos y hechos que las mismas normas prescriben.

Estarán además bajo su custodia, los instrumentos que registren datos relacionados con la navegación y la explotación comercial de la nave.

Art. 913. El libro bitácora o diario de navegación tiene el valor de un instrumento público, siempre que las anotaciones en él estampadas lleven la firma del oficial de guardia y estén visadas por el capitán de la nave. Estas anotaciones no deben tener espacios en blanco, ni enmendaduras o alteraciones.

Con todo las anotaciones también podrán estamparse por medios mecánicos o electrónicos, siempre que éstos garanticen la fidelidad y permanencia de los datos consignados.

Art. 914. Son obligaciones del capitán, entre otras, sea que las cumpla personalmente o por miembros de la dotación o personal en tierra bajo su potestad, las siguientes:

- 1- Verificar que la nave esté en buenas condiciones de navegabilidad antes de emprender el viaje y durante toda la expedición;
- 2- Cumplir con todas las leyes y reglamentos marítimos, sanitarios, aduaneros, de policía, laborales y demás que sean aplicables;
- 3- Supervisar todo lo relacionado con la estabilidad de la nave y con la carga, estiba y desestiba de la misma;

- 4- Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen, extendiendo en su oportunidad, los conocimientos y documentos respectivos, si le correspondiere;
- 5- Utilizar los servicios de un práctico cuando la ley, los reglamentos o el buen sentido lo indiquen;
- 6- Practicar las anotaciones correspondientes en los recibos y conocimientos, de averías, mermas o daños que observe en la carga o que se produzcan por el acondicionamiento de la misma;
- 7- Dar aviso de inmediato al armador, por el primer medio a su alcance, de todo embargo o retención que afecte a la nave, y tomar las medidas aconsejables para el mantenimiento de ésta, así como el de la carga, y prestar la debida atención a los pasajeros;
- 8- Celebrar, con la autorización del armador o de su agente, contratos de fletamento o de transporte de mercancías. Los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje, podrá realizarlos por sí solo;
- 9- Representar judicialmente al armador en caso de ausencia de éste o de su agente, para preservar sus derechos y ejercer las acciones que competan a la nave y a la expedición;
10. Prestar la asistencia y el auxilio a que esté obligado por las leyes o la costumbre, y
11. Protestar por los accidentes o daños que sufran la nave o la carga, o de cualquier hecho que pueda comprometer su responsabilidad, la de la nave, la de sus armadores y propietarios o de la expedición en su conjunto.

Art. 915. El capitán tiene en representación del transportador, la custodia de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y está obligado a cuidar de su apropiada manipulación en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su adecuada entrega en el puerto de destino.

Todo lo anterior en los términos que prescriben otras disposiciones de este Libro y sin perjuicio de las normas que sobre limitación de responsabilidad del porteador se contienen en el mismo.

Art. 916. Si durante el curso del viaje y en puerto donde no exista mandatario del armador, se hacen necesarias reparaciones o compra de pertrechos y las circunstancias o la distancia del domicilio del armador no permiten pedir instrucciones, el capitán podrá realizar los referidos actos, dejando constancia de ello en el libro bitácora.

3. De los agentes

Art. 917. Agentes generales son las personas naturales o jurídicas que actúan en nombre de un armador extranjero con el carácter de mandatario mercantil.

Agentes de naves o consignatarios de naves son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que actúan, sea en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación.

Agentes de estiba y desestiba o empresas de muellaje son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que efectúan en forma total o parcial la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre y viceversa.

Art. 918. Las relaciones entre el agente y sus mandantes, se regirán por lo estipulado en los contratos respectivos y, en su defecto o a falta de pacto expreso, les será aplicable la legislación sobre el mandato mercantil.

Art. 919. Sólo podrá desempeñarse como agente quien estuviere inscrito como tal ante la autoridad marítima, en la forma y modalidades que determine la reglamentación pertinente para cada una de las categorías definidas en el artículo 917.

No obstante lo anterior, los armadores nacionales no requerirán inscribirse en los registros de agentes de naves para desempeñarse como tales, respecto de sus propias naves en los puertos que tengan oficina establecida.

Art. 920. El mandato para actuar como agente en los casos de que trata este párrafo podrá constar por escritura pública o privada, telegrama, télex o cualquier otro medio idóneo.

Art. 921. El agente general, en su carácter de tal, está facultado para representar a su mandante en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento. Podrá, además, designar al agente de naves respecto de las que opere su mandante.

En el ámbito de sus atribuciones, y en cuanto a las funciones que se indican en el artículo 923, sólo podrá realizar las señaladas en los números 2-, 9- y 10.

Art. 922. El agente de naves, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entenderá investido de representación suficiente para todos los efectos subsecuentes, sin perjuicio de acreditar su nombramiento en alguna de las formas que señala el artículo 920.

El agente de naves que realice ante las autoridades las gestiones necesarias para el arribo y zarpe de una nave a o desde puerto nacional, tiene la representación de su dueño, armador o capitán, para todos los efectos y responsabilidades que emanan de la atención de la nave.

Cuando el agente de naves haya solicitado la atención de una nave, podrá ser preferido por la autoridad marítima a cualquier otro que se presente con posterioridad, con mandato especial o no, salvo lo dispuesto en el artículo 924 y sin perjuicio de las responsabilidades en que incurriere frente al dueño, armador o capitán de la nave.

El agente de naves tiene, además, representación suficiente para actuar en juicio, activa o pasivamente, por el capitán, dueño o armador de la nave a quienes represente, en todo lo que se refiere a su explotación.

Art. 923. Sin perjuicio de la representación del agente de naves ante las autoridades, éste, por cuenta del dueño, armador o capitán, podrá prestar sea directamente o a través de terceros, uno o varios de los servicios relativos a la atención de la nave en puerto, tales como:

- 1- Recibir y asistir al arribo a un puerto, a la nave que le fuere consignada;
- 2- Preparar, en cuanto sea necesario, el alistamiento y expedición de la nave, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente en todo lo que fuere menester;
- 3- Practicar todas las diligencias que sean necesarias para obtener el despacho de la nave;
- 4- Practicar las diligencias necesarias para dar estricto cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad del Estado, en el ejercicio de sus funciones;
- 5- Prestar la asistencia requerida por el capitán de la nave;
- 6- Contratar al personal necesario para la atención y operación de la nave en puerto;
- 7- Recibir las mercancías para su desembarque, en conformidad con la documentación pertinente;
- 8- Atender y supervigilar las faenas de carga y descarga, incluyendo la estiba y desestiba de las mercancías;
- 9- Recibir los conocimientos de embarque y entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;
10. Firmar como representante del capitán, o de quienes estén operando comercialmente la nave, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, y
11. En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación, sin perjuicio de las instrucciones específicas que le confieran sus mandantes.

Art. 924. El capitán, dueño o armador podrán nombrar como su agente a una persona distinta del consignatario de nave, cuando este último haya sido designado por el fletador, de acuerdo a las facultades del contrato de fletamento.

El agente así nombrado se denominará agente protector y tendrá también la representación judicial suficiente para actuar en juicio, activa o pasivamente, por ellos, siempre que acredite su nombramiento por escrito. Con todo, su nombramiento no alterará la responsabilidad del agente de naves designado por el fletador.

Art. 925. El agente de naves no responderá por las obligaciones de su representado. No obstante, tendrá la responsabilidad que le corresponda ante la autoridad marítima en virtud de la ley y sin perjuicio de la que le afecte por sus propios hechos o los de sus dependientes.

El agente de naves, en su primera presentación solicitando la atención de una nave ante la autoridad de puerto de arribo, deberá indicar el domicilio del armador. En caso que no diere cumplimiento a esta

obligación o proporcionare maliciosamente información falsa, el agente de naves responderá personalmente de las obligaciones por él contraídas a nombre de su representado.

Art. 926. El agente de estiba y de desestiba representará a su cliente ante las autoridades marítimas y portuarias y podrá prestar en general los siguientes servicios:

- a) Estiba y desestiba y demás faenas anexas en la operación de carga o descarga de las naves y artefactos navales;
- b) Estiba y desestiba interior de contenedores dentro de los recintos portuarios, y
- c) En general, todos aquellos actos y gestiones propios de la movilización de la carga entre la nave y los medios de transporte terrestre y viceversa, incluyendo las operaciones intermedias que se deban realizar en los recintos portuarios y en naves atracadas o a la gira, tales como arrumajes, apilamientos, desplazamientos horizontales y verticales, depósitos o almacenamientos.

Título V

DE LOS CONTRATOS PARA LA EXPLOTACION COMERCIAL DE LAS NAVES

1. Disposiciones comunes

Art. 927. La explotación de una nave como medio de transporte reconoce, principalmente, dos clases de contratos, según sea la naturaleza y extensión de las obligaciones del fletante o armador: contrato de fletamento y contrato de transporte de mercancías por mar.

Cuando el dueño o armador pone la nave a disposición de otro, para que éste la use según su propia conveniencia dentro de los términos estipulados, el contrato toma el nombre de fletamento. El que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y el que la usa, fletador.

Cuando el dueño o armador de la nave asume la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, conducir las y entregarlas en lugares también determinados, el contrato toma el nombre de transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo.

El transporte por mar que se inicie, incluya o termine con etapas fluviales, se regirá por las reglas de este Libro.

Art. 928. El contrato de fletamento debe siempre probarse por escrito. Las condiciones y efectos del fletamento serán establecidas por las partes en el contrato respectivo y, en su defecto, se regularán por las normas del párrafo siguiente. El documento por el que se celebra el contrato se denominará póliza de fletamento.

La formalidad dispuesta en el inciso anterior no se aplicará a los fletamentos de naves de menos de cincuenta toneladas de registro bruto.

La expresión por escrito que se emplea en el inciso primero comprende las comunicaciones que las partes hubieren intercambiado sea por telegrama, télex u otros medios que registren o repitan lo estampado por cada parte en instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Cuando no se pueda justificar el fletamento por alguna de las formas antes señaladas, las relaciones entre las personas que hubieren intervenido y sus efectos, se regirán por las disposiciones del párrafo 3 de este título, sobre el contrato de transporte marítimo.

Art. 929. Las normas sobre el contrato de transporte marítimo serán imperativas para las partes, salvo en los casos en que la ley expresamente disponga lo contrario.

2. De los fletamentos

Sección Primera. Normas Generales

Art. 930. Los contratos de fletamento regulados en este párrafo son:

- 1- Fletamento por tiempo;
- 2- Fletamento por viaje, que podrá ser total o parcial, y
- 3- Fletamento a casco desnudo.

En los demás fletamentos se estará a lo convenido por las partes y, en su defecto, a las normas de este párrafo.

Art. 931. En ausencia de cláusulas expresas en un contrato internacional de fletamento, sus efectos en Chile se regirán por la ley chilena.

Art. 932. El fletador puede subfletar la nave o utilizarla en el transporte de mercancías por mar, salvo prohibición expresa en el contrato, subsistiendo su responsabilidad para con el fletante por las obligaciones resultantes del contrato de fletamento.

El subfletamento no generará relación alguna entre el fletante y el subfletador. No obstante, si hubiere fletes insolutos de parte del fletador con el fletante, éste podrá accionar en contra del subfletador, cargador o consignatario, por la parte del flete que estuviere aún pendiente de pago.

Art. 933. Si la nave fuere enajenada, deberá cumplirse el viaje que estuviere en ejecución, en la forma establecida en la póliza respectiva, sin perjuicio de los derechos del comprador.

Sección Segunda. Del fletamento por tiempo

Art. 934. Fletamento por tiempo es un contrato por el cual el armador o naviero, conservando su tenencia, pone la nave armada a disposición de otra persona para realizar la actividad que ésta disponga, dentro de los términos estipulados, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete por todo el lapso convenido o calculado a tanto por día, mes o año.

Art. 935. Son menciones propias de la póliza de fletamento:

- 1- Nombre y domicilio del fletante y del fletador;
- 2- Individualización de la nave, sus características y en especial su aptitud, capacidad de carga y andar;
- 3- El flete y sus modalidades de pago;
- 4- Duración del contrato, y
- 5- Una referencia a la actividad que el fletador se propone desarrollar con la nave. Si nada se expresare, el fletador podrá emplearla en cualquier actividad acorde a sus características técnicas.

La omisión en la póliza de una o más de las enunciaciones precedentes no afectará a la validez del contrato, el que se regirá en las materias omitidas por lo dispuesto por el artículo 934 y demás reglas que le resulten aplicables.

Art. 936. La gestión náutica de la nave corresponde al fletante.

La gestión comercial de la nave corresponde al fletador y dentro de ese límite puede ordenar directamente al capitán el cumplimiento de los viajes que programe, acorde con las estipulaciones del contrato.

Art. 937. Son obligaciones del fletante:

- 1- Presentar y poner la nave a disposición del fletador en la fecha y lugar convenidos, en buen estado de navegabilidad, apta para los usos previstos, armada, equipada y con la documentación pertinente. El fletante deberá mantener la nave en el mismo buen estado de navegabilidad y aptitud durante toda la vigencia del contrato, para que puedan desarrollarse las actividades previstas en el;
- 2- Pagar los gastos de la gestión náutica de la nave, tales como clasificación, remuneraciones y alimentos de la dotación, seguro del casco y maquinaria, reparaciones y repuestos, y
- 3- Cumplir con los viajes que ordene el fletador dentro de los términos del contrato y en las zonas de navegación convenidas.

Art. 938. Son obligaciones del fletador:

- 1- Pagar el flete pactado en los términos convenidos, y
- 2- Pagar los gastos relacionados o inherentes a la gestión comercial de la nave.

Art. 939. El fletador es responsable de los perjuicios sufridos por la nave a causa de su gestión comercial. Responde hasta la culpa leve en el cumplimiento de sus obligaciones, salvo que se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 940. El fletante responde por los perjuicios sufridos por las mercancías a bordo, si se deben a una infracción de sus obligaciones.

El fletante es responsable de los daños derivados del mal estado de la nave y de todo vicio oculto, a menos que pruebe que este último no pudo ser advertido empleando una razonable diligencia.

El fletante es también responsable ante el fletador de los perjuicios ocurridos por falta náutica del capitán o de la tripulación, pero no responde ante el fletador por las actuaciones del capitán y tripulación en cumplimiento de instrucciones impartidas por el fletador, vinculadas a la gestión comercial o al uso que éste haga de la nave.

Art. 941. A falta de disposición expresa en el contrato, el flete se regirá por las siguientes normas:

1- Se devengará desde el día en que la nave sea puesta a disposición del fletador en las condiciones establecidas en el contrato, y

2- Se pagará por períodos mensuales anticipados.

Art. 942. El fletante puede dar por terminado el contrato, transcurridos siete días contados desde la fecha en que el fletador debió pagar el flete o la parte de éste que se hubiere devengado. La terminación se producirá por la sola declaración del fletante que comunicará por escrito al fletador y que también se hará saber al capitán de la nave. Formulada esta declaración, el flete se devengará hasta la restitución de la nave.

Todo lo anterior es sin perjuicio de los demás derechos que el contrato otorgue al fletante para el caso de no pago del flete.

Art. 943. Cuando el fletante opte por la terminación del contrato, deberá entregar en el destino que corresponda, la carga que la nave tenga a bordo.

Estará facultado, asimismo, para percibir en su favor el flete de las mercancías que aún estuviere pendiente de pago, hasta concurrencia de lo que el fletador le adeudare por su respectivo flete. Para este efecto, el fletante podrá proceder en la forma señalada en el artículo 865 de este Libro.

Art. 944. No se devengará flete por el tiempo en que no sea posible utilizar comercialmente la nave, salvo que sea por causas imputables al fletador. La paralización deberá exceder de veinticuatro horas para que haya lugar a la indicada suspensión del flete.

Art. 945. En caso de pérdida de la nave y salvo pacto en contrario, el precio del flete se deberá hasta el día de la pérdida, inclusive.

Art. 946. El fletador restituirá la nave en el término y lugar estipulados y, en su defecto, en el puerto de domicilio del fletante.

Art. 947. A menos que hubiere expreso consentimiento del fletante o que el contrato así lo disponga, no se considerará renovado o prorrogado el contrato si la nave no fuere restituida en el término estipulado.

Salvo que el fletante pruebe un perjuicio mayor, el fletador pagará por cada día, durante los primeros quince días de retardo, una indemnización igual al valor diario que correspondió al contrato, según el

precio de todo el período estipulado. Por cada día subsiguiente a los primeros quince días, la indemnización será, al menos, el doble de ese valor diario.

Sección Tercera. Del fletamento por viaje

Art. 948. El fletamento por viaje puede ser total o parcial.

Fletamento por viaje total, es aquél por el cual el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados en una nave determinada, para realizar el o los viajes convenidos.

Fletamento parcial por viaje, es aquél en que se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro de la nave.

El fletante no podrá substituir por otra la nave objeto del contrato, salvo estipulación en contrario.

Art. 949. Son menciones propias del fletamento por viaje, total o parcial, las siguientes:

- 1- La individualización de la nave, capacidad de carga y puerto de matrícula;
- 2- Los nombres y domicilios del fletante y del fletador;
- 3- La indicación del viaje o viajes que deben efectuarse y los lugares de carga y descarga;
- 4- Si el fletamento es total o parcial, y en este último caso, la individualización de los espacios que se pondrán a disposición del fletador;
- 5- La descripción de los cargamentos o mercancías, su cantidad y peso;
- 6- Los tiempos previstos para las estadías y sobrestadías, forma de computarlas y el valor fijado para ellas;
- 7- La responsabilidad de las partes por los posibles daños a la carga y a la nave, y
- 8- El flete y sus modalidades de pago.

La omisión en la póliza de una o más de las enunciaciones precedentes no afectará a la validez del contrato, el que se regirá en las materias omitidas por lo dispuesto por el artículo 948 y demás reglas que le resulten aplicables.

Art. 950. El fletante está obligado a:

- 1- Presentar la nave en el lugar y fecha estipulados, en buen estado de navegabilidad, armada y equipada convenientemente para realizar las operaciones previstas en el contrato y mantenerla así durante el o los viajes convenidos.

El fletante será responsable de los daños a las mercancías que provengan del mal estado de la nave, a menos que pruebe que fueron consecuencia de un vicio oculto de ella no susceptible de ser advertido con razonable diligencia, y

2- Adoptar todas las medidas necesarias que de él dependan para ejecutar el o los viajes convenidos.

Art. 951. Si el fletante no pone la nave a disposición del fletador en las condiciones, época y lugar convenidos, éste podrá resolver el contrato mediante comunicación por escrito al fletante.

Sin perjuicio de lo anterior, el fletador puede dejar sin efecto el contrato antes que la nave comience a cargar, en cuyo caso pagará al fletante una indemnización equivalente a la mitad del flete convenido, o superior, si el fletante probare que los perjuicios ocasionados son mayores que esa cantidad, pero sin que exceda a la totalidad de dicho flete.

Art. 952. Corresponde al fletador designar el lugar o el sitio del puerto en que la nave debe ubicarse para la realización de las faenas de carga o descarga, salvo que la póliza de fletamento los haya preestablecido. Si la póliza de fletamento o el fletador nada expresan sobre ello, o si, siendo varios los fletadores, no hay entre ellos acuerdo al respecto, corresponderá al fletante elegir dicho lugar o sitio. Todo lo cual es sin perjuicio de las normas administrativas que regulen las operaciones de los puertos.

Art. 953. El fletante es responsable de las mercancías recibidas a bordo, sin perjuicio de lo previsto en la póliza de fletamento.

Art. 954. Se entiende por estadía el lapso convenido por las partes para ejecutar las faenas de carga y descarga, o en su defecto, el plazo que los usos del puerto de que se trate, señalen para estas faenas.

Se entiende por sobrestadía el tiempo posterior a la expiración de la estadía, sin necesidad de requerimiento.

El fletante podrá resolver el contrato cuando el tiempo de sobrestadía exceda a un número de días calendario igual a los días laborales de la estadía.

Si en la póliza se establecieron plazos independientes para las faenas de carga y de descarga, éstos se computarán en forma separada.

Art. 955. El fletante debe dar aviso por escrito al fletador que la nave está lista para recibir o entregar la carga. Si nada se hubiere convenido entre las partes, la determinación del momento en que la nave está lista para cargar o descargar, así como el cómputo de los días de estadía, la duración, monto y forma de pago de las sobrestadías, serán determinados preferentemente por los usos del puerto en que tienen lugar las operaciones anteriormente mencionadas.

Art. 956. Corresponde al fletador realizar oportunamente y a su costo, las operaciones de carga y descarga de las mercancías.

Art. 957. Si el fletador embarca sólo parte de la carga, vencido que sea el plazo de sobrestadía, el fletante podrá emprender el viaje con la carga que esté a bordo, en cuyo caso, el fletador deberá pagarle el flete íntegro.

Si el fletante optare por la resolución del contrato, podrá descargar la nave por cuenta y cargo del fletador, quien además, deberá pagar la mitad del flete convenido, si el fletante no prueba un perjuicio mayor.

El fletante hará constar su decisión en una protesta que deberá comunicar al fletador o al representante que éste tuviere en el lugar del embarque.

Art. 958. Los plazos se suspenderán cuando se impida la carga o descarga por caso fortuito o fuerza mayor, o por causas imputables al fletante o sus dependientes.

Art. 959. La indemnización por sobrestadía se considerará como suplemento del flete. Su monto será el que hayan estipulado las partes y, en su defecto, el que corresponda según el uso local. Las fracciones de día, se pagarán a prorrata del importe diario.

Art. 960. Si el fletador cumpliera las faenas de carga o descarga en menor tiempo que el estipulado, tendrá derecho a una compensación por el monto que se haya convenido y, en su defecto, se calculará sobre una base igual a la mitad de la suma que corresponda para la sobrestadía.

Art. 961. El contrato quedará resuelto sin derecho a indemnización de perjuicios para ninguna de las partes, si antes del zarpe de la nave sobreviene una prohibición para comerciar con algún país al cual iba destinada, o si acaece cualquier otro suceso de fuerza mayor o caso fortuito que haga imposible la realización del viaje.

Art. 962. Cuando el caso fortuito o la fuerza mayor sobrevinientes fueren de carácter temporal y significaren sólo un retardo en el zarpe, la ejecución del contrato se entenderá suspendida por todo el tiempo que dure el impedimento.

De igual manera, el contrato no se resuelve y mantiene plena vigencia, si el caso fortuito o la fuerza mayor ocurren durante el viaje. Cuando así suceda, no habrá lugar a aumento del flete y el fletante deberá continuar el viaje tan pronto como cese el impedimento.

Cuando se trate de impedimento temporal, el fletador podrá descargar las mercancías a su costa en el lugar que señale, debiendo pagar al fletante un flete proporcional a la distancia recorrida.

Art. 963. Salvo que se estipulare otra cosa, el flete se devengará por anticipado respecto de cada viaje y será exigible desde el momento en que terminan las faenas de carga respectivas.

Cuando en el curso de su ruta ocurra, por efectos de un suceso no imputable al fletante, la detención definitiva de la nave, el fletador pagará un flete en reemplazo del pactado por el viaje, que será proporcional a la distancia que la nave haya recorrido en demanda del punto de destino convenido por las partes, salvo si se hubiere pactado un flete ganado a todo evento.

Art. 964. Cuando la nave ha sido objeto de fletamento total, el fletador podrá hacer la descarga de las mercancías en cualquier puerto o lugar que esté en el curso de la ruta, pero deberá pagar el flete total estipulado por el viaje, así como todos los gastos que se produzcan o que sean consecuencia de la desviación y descarga.

Sección Cuarta. Del fletamento a casco desnudo

Art. 965. Fletamento a casco desnudo es el contrato por el cual una parte, mediante el pago de un flete, se obliga a colocar a disposición de otra, por un tiempo determinado, una nave desarmada y sin equipo o con un equipo y armamento incompleto, cediendo a esta última su tenencia, control y explotación, incluido el derecho a designar al capitán y a la dotación.

En defecto de las estipulaciones del contrato y en lo no previsto en esta sección, en el Párrafo 1 y en la sección primera del Párrafo 2 de este título, el fletamento a casco desnudo se regirá por las normas generales del arrendamiento de cosas muebles, en lo que le sean aplicables.

Art. 966. El fletador tendrá la calidad jurídica de armador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste.

El flete se devengará, salvo estipulación de las partes, por períodos anticipados.

Art. 967. El fletador no podrá subfletar a casco desnudo o ceder el contrato, sin la autorización escrita del dueño.

En lo no convenido expresamente para el subfletamento a casco desnudo, se regulará éste por lo prescrito en esta misma sección.

Art. 968. El fletante debe presentar y entregar al fletador la nave en la fecha y lugar convenidos, provista de la documentación necesaria y en buen estado de navegabilidad. Durante el contrato, serán de cargo del fletante las reparaciones y reemplazos debidos a vicios ocultos.

Si la nave se inmovilizare como consecuencia de un vicio oculto, no se deberá flete alguno durante el período que dure dicha inmovilización, sobre el exceso de las primeras veinticuatro horas.

Art. 969. El fletador sólo podrá utilizar la nave de acuerdo con las características técnicas de la misma y en conformidad con las modalidades de empleo convenidas en el contrato.

La violación de lo establecido en el inciso anterior, dará derecho al fletante para solicitar la terminación del contrato y exigir del fletador las indemnizaciones de los perjuicios que haya causado.

Pendiente la resolución sobre la terminación del contrato, el juez podrá decretar la retención provisoria de la nave, si apareciere la necesidad de ello. Todo lo cual es sin perjuicio de las medidas cautelares que fueren procedentes conforme a las reglas generales.

Art. 970. Durante el contrato, serán de cargo del fletador las reparaciones y reemplazos que no tengan su origen en algún vicio oculto de la nave.

Art. 971. Serán de cargo del fletador el aprovisionamiento de la nave, la contratación de la dotación, pago de sus remuneraciones y, en general, todos los gastos de explotación de la nave.

El fletador es responsable ante el fletante por todos los reclamos de terceros, que hayan sido consecuencia de la explotación u operación de la nave.

Art. 972. El fletador restituirá la nave a la expiración del término estipulado, en el mismo estado en que le fue entregada, salvo el desgaste ocasionado por su uso normal o convenido. Asimismo, el fletador deberá garantizar al fletante la liberación de todo crédito privilegiado derivado de su explotación.

La restitución se hará en el lugar acordado y, en su defecto, en el puerto de domicilio del fletante.

Art. 973. Se aplicará a este contrato lo dispuesto por los artículos 942 y 947.

3. Del contrato de transporte marítimo

Sección Primera. Definiciones

Art. 974. Se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

El contrato que comprenda transporte marítimo y además transporte por cualquier otro medio, estará regido por las normas de este párrafo, sólo por el período señalado en el artículo 982. Las otras etapas se regirán por las normas que correspondan al medio de transporte empleado.

Art. 975. Para todos los efectos de este párrafo, se entiende por:

- 1) Porteador o transportador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador;
- 2) Porteador efectivo o transportador efectivo, toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución;
- 3) Cargador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al porteador en virtud del contrato de transporte marítimo, y
- 4) Consignatario, la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.

Art. 976. Se entiende por mercancía toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales vivos.

Cuando las mercancías se agrupen en contenedores, paletas u otros elementos de transporte análogos, o cuando estén embaladas, el término mercancías comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador.

Los equipajes se rigen por las disposiciones del contrato de pasaje.

Art. 977. El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.

Art. 978. Siempre que en este párrafo se emplee la expresión por escrito, se entenderá que ella comprende el telegrama, el télex u otros medios que estampen, registren o repitan lo expresado por cada parte mediante instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Sección Segunda. Ambito de aplicación

Art. 979. Sin perjuicio de lo que establezcan los tratados o convenciones internacionales vigentes en Chile, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo, siempre que:

- 1- El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en territorio nacional, o
- 2- El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se registrará por las disposiciones de este párrafo, o
- 3- Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del territorio nacional.

Art. 980. Las disposiciones de este párrafo se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del transportador, del transportador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Art. 981. Las disposiciones de este párrafo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el transportador o el transportador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Si en un contrato se contempla el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a cada uno de esos embarques.

Cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se le aplicarán las disposiciones del inciso primero.

Sección Tercera. Responsabilidad del transportador

Art. 982. La responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte.

Art. 983. Para los efectos del artículo precedente, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas:

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o

c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

Los términos transportador y consignatario comprenden también a sus dependientes y agentes, respectivamente.

Art. 984. El transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Art. 985. Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo, dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, cuando no han sido entregadas dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un transportador diligente.

Art. 986. Se considerarán perdidas las mercancías si no han sido entregadas en su destino, en alguna de las formas señaladas en el inciso primero del artículo 983, dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al artículo anterior.

Art. 987. En caso de incendio, el transportador será responsable:

1- De la pérdida o daño de las mercancías, o del retraso en la entrega de las mismas, si el reclamante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, o

2- De la pérdida o el daño o el retraso de la entrega cuando el reclamante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, en la adopción de todas las medidas que, razonablemente, podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

Art. 988. En caso de incendio a bordo, que afecte a las mercancías, si el reclamante o el transportador lo solicitan, se realizará una investigación de las causas y circunstancias del incendio, en conformidad con los reglamentos y las prácticas del transporte marítimo, y se proporcionará a los interesados un ejemplar del informe con las conclusiones de la investigación.

Art. 989. En el transporte de animales vivos, el transportador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso en su entrega, resultantes de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte.

Se presumirá que dichos riesgos han sido la causa de la pérdida o del daño o del retraso en la entrega, cuando el transportador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que le hubiere dado el cargador, y que además, atendidas las circunstancias, la pérdida, el daño o el retraso en su entrega, puedan atribuirse a tales riesgos. No obstante lo dispuesto precedentemente, no tendrá lugar dicha presunción cuando existan pruebas que la totalidad o parte de estos hechos, han tenido su origen en la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes.

Art. 990. En caso de prestarse auxilios a terceros, el transportador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonablemente adoptadas para el salvamento de bienes en el mar.

Art. 991. Cuando la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, concorra con otra u otras causas para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el transportador sólo será responsable de la parte de la pérdida, daño o retraso que puedan atribuirse a su culpa o negligencia o a la de sus dependientes o agentes, siempre que pruebe el monto de la pérdida, daño o retraso que son imputables a la otra u otras causas.

Sección Cuarta. Límites de la responsabilidad

Art. 992. La responsabilidad del transportador por los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, de acuerdo con lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a un máximo equivalente a ochocientas treinta y cinco unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Art. 993. La responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega con arreglo a lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías.

Art. 994. En ningún caso la responsabilidad acumulada del transportador por los conceptos enunciados en los dos artículos precedentes, excederá del límite determinado en virtud del artículo 992, para la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

Art. 995. En los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos precedentes no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños, ni las costas judiciales.

Art. 996. Para determinar, en el caso del artículo 992, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

1- En los casos en que, para agrupar mercancías, se use un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada, cada uno de los que aparezcan como contenidos en ese elemento de transporte en el conocimiento de embarque, si se ha emitido, o bien, en cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. Si se omite la mención señalada en los referidos documentos, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte serán consideradas como una unidad de carga transportada;

2- En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, éste será considerado como una unidad independiente de carga transportada, salvo que sea de propiedad del transportador o proporcionado por él.

Art. 997. El transportador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos 992 y 993.

Art. 998. Tanto las exoneraciones como los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo, serán aplicables a toda acción contra el transportador por las pérdidas o el daño de las mercancías a que se refiere el contrato de transporte marítimo, así como por el retraso en su entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

Art. 999. Cuando se ejerciten las acciones de los artículos precedentes contra un empleado o agente del portador, éstos podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el transportador pueda invocar, en virtud de las disposiciones de este párrafo, siempre que prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones.

Art. 1000. Sin perjuicio de lo que disponen los artículos siguientes, la cuantía total de las sumas exigibles del transportador y de cualquiera de las personas a que se refiere el artículo anterior, no excederá los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo.

Sección Quinta. Excepciones a la limitación de responsabilidad

Art. 1001. El transportador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del transportador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Art. 1002. No obstante lo dispuesto en el artículo 999, los dependientes o agentes del transportador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba

que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ellos realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Sección Sexta. Carga sobre cubierta

Art. 1003. El transportador sólo podrá transportar mercancías sobre cubierta en virtud de un acuerdo previo con el cargador, o bien, cuando lo permitan o autoricen los usos del comercio de que se trate, o así lo exijan las normas legales vigentes.

Art. 1004. Si el transportador y el cargador han convenido que las mercancías se transporten o puedan transportarse sobre cubierta, así lo expresarán en el conocimiento de embarque o en otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de declaración escrita sobre el particular, deberá el transportador probar la existencia de dicho acuerdo, y no podrá invocarlo contra terceros, incluso respecto del consignatario que adquirió el conocimiento de embarque de buena fe.

Cuando las mercancías sean conducidas en contenedores en una nave apta para el transporte de éstos, se presumirá el acuerdo previo a que se refiere la primera parte del artículo anterior, salvo que el interesado pruebe lo contrario.

Art. 1005. Cuando las mercancías han sido transportadas sobre cubierta contraviniendo lo dispuesto en el artículo 1003, o cuando el transportador no pueda invocar, en conformidad con el artículo anterior, un acuerdo en tal sentido, el transportador será responsable de la pérdida o daño que sufran las mercancías, así como del retraso en su entrega, siempre que sean consecuencia de su transporte sobre cubierta.

La extensión de la responsabilidad del transportador se determinará en conformidad con lo dispuesto en las secciones cuarta y quinta de este párrafo, según sea el caso.

Para los efectos indicados en la sección quinta de este párrafo, se presumirá que se ha incurrido en las conductas dolosas o culposas previstas en los artículos 1001 y 1002, cuando se ha infringido el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta.

Sección Séptima. Responsabilidad del transportador y del transportador efectivo

Art. 1006. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del mismo haya sido encomendada a un transportador efectivo, independientemente de si el contrato lo autoriza o no para ello, el transportador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte convenido.

Respecto del transporte que sea ejecutado por el transportador efectivo, el transportador será responsable solidariamente con aquél de las acciones u omisiones que en el ejercicio de sus funciones puedan incurrir, tanto el transportador efectivo como sus dependientes y agentes.

Art. 1007. Todas las disposiciones contenidas en este título que se refieran a la responsabilidad del transportador serán igualmente aplicables al transportador efectivo, respecto del transporte por él ejecutado.

Si se ejercitaren acciones en contra de un dependiente o agente del transportador efectivo, serán aplicables las normas contenidas en los artículos 999, 1000 y 1002.

Art. 1008. Todo acuerdo especial en virtud del cual el transportador asuma obligaciones no señaladas en este Libro o renuncie a los derechos que el mismo le confiere, sólo surtirán efecto respecto del transportador efectivo cuando éste lo acepte expresamente y por escrito.

Sin perjuicio de lo anterior, el transportador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente del hecho de que éstas hayan sido aceptadas o no por el transportador efectivo.

Art. 1009. El monto total de las sumas que sean exigibles al transportador, al transportador efectivo y a los dependientes y agentes de éstos, no excederá en caso alguno, de los límites de responsabilidad indicados en las disposiciones pertinentes de este párrafo.

Art. 1010. Las normas sobre responsabilidad del transportador y del transportador efectivo, se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que éstos puedan ejercer recíprocamente.

Sección Octava. Transporte con facultad para transbordar

Art. 1011. No obstante lo dispuesto en el artículo 1006, cuando en un contrato de transporte marítimo se estipule explícitamente que una parte determinada del transporte será ejecutada por una persona distinta del transportador, en el contrato podrá también estipularse que aquél no será responsable de la pérdida, el daño o retraso en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del otro transportador expresamente nominado. Pero esta estipulación no surtirá efecto si no puede incoarse ante tribunal competente algún procedimiento judicial contra el segundo transportador efectivamente nominado, según lo que dispone la Sección Decimosexta de este mismo párrafo.

La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por un hecho que ocurrió mientras las mercancías estaban bajo la custodia del transportador efectivo, y la prueba de que el demandante pudo incoar su acción contra el segundo transportador en algún tribunal competente, corresponderá al primer transportador.

Sección Novena. De la responsabilidad del cargador

Art. 1012. Por regla general, el cargador, sus dependientes o agentes, sólo serán responsables de la pérdida sufrida por el transportador o por el transportador efectivo, o del daño sufrido por la nave, cuando la pérdida o el daño de que se trate, hayan sido causados por culpa o negligencia de dicho cargador, sus dependientes o agentes.

Art. 1013. En el caso de mercancías peligrosas, el cargador señalará, de manera adecuada, mediante marcas o etiquetas, las mercancías que tengan esa característica.

El cargador que ponga mercancías peligrosas en poder del transportador o de un transportador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el transportador o el transportador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto, esta omisión tendrá los siguientes efectos:

1- El cargador será responsable respecto del transportador y de todo transportador efectivo, de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y

2- Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

Las disposiciones de este artículo, no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías, a sabiendas de su carácter peligroso.

Aun cuando se ponga en conocimiento del transportador o del transportador efectivo el carácter peligroso de las mercancías, si éstas llegaren a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el transportador sea responsable en conformidad con lo dispuesto en los artículos 984 al 991 de este párrafo.

Sección Décima. Documentación del transporte

Art. 1014. Cuando el transportador o el transportador efectivo se hagan cargo de las mercancías, el primero deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el transportador. Se entenderá que el conocimiento de embarque suscrito por el capitán de la nave que transporte las mercancías, lo ha sido en nombre del transportador.

La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

Art. 1015. Son estipulaciones propias del conocimiento de embarque:

1- La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto; el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad manifestada de otro modo. Todos estos datos se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

2- El estado aparente de las mercancías;

- 3- El nombre y el establecimiento principal del transportador;
- 4- El nombre del cargador;
- 5- El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
- 6- El puerto de carga, según el contrato de transporte marítimo, y la fecha en que el transportador se ha hecho cargo de las mercancías;
- 7- El puerto de descarga, según el contrato de transporte marítimo;
- 8- El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;
- 9- El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
10. La firma del transportador o de la persona que actúe en su nombre;
11. El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por éste;
12. La declaración mencionada en el inciso final del artículo 1039;
13. La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
14. La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes, y
15. Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el artículo 997.

La omisión en el conocimiento de embarque de una o varias de las enunciaciones precedentes, no afectará a su eficacia jurídica, siempre que se ajuste a lo dispuesto en el artículo 977.

Art. 1016. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el transportador emitirá al cargador un conocimiento de embarque con la mención embarcado, si éste lo solicita, en el cual, además de las enunciaciones señaladas en el artículo precedente, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de una nave o naves determinadas y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga.

Si el transportador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque con la mención embarcado.

Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la mención embarcado el transportador podrá modificar cualquier documento emitido anteriormente si con las modificaciones que se agreguen, queda incluida toda la información que deba constar en un conocimiento de embarque embarcado.

Sección Undécima. Valor probatorio y reservas en el conocimiento de embarque

Art. 1017. El transportador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre, estampará en dicho conocimiento una reserva en los siguientes casos:

- 1- Cuando sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías, contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo;
- 2- En caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado y se sepa o se tengan los mismos motivos razonables de sospecha respecto de las menciones indicadas en el número anterior, y
- 3- Si no hubiere tenido medios razonables para verificar esos datos.

Art. 1018. Cuando se estampe una reserva en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte, dicha reserva deberá especificar las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos del conocimiento o documento que fuera materia de la objeción.

Art. 1019. Si el transportador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado.

Art. 1020. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud de los tres artículos anteriores y en la medida de tal reserva:

- 1- El conocimiento de embarque hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado, que ha cargado las mercancías, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque, y
- 2- No se admitirá al transportador prueba en contrario, si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

Sección Duodécima. Reglas sobre pago del flete en el contrato de transporte marítimo

Art. 1021. Por regla general, a menos que se estipule expresamente otra cosa, el flete se gana y será exigible una vez entregadas las mercancías en el destino previsto en el contrato, en alguna de las formas que señalan las letras a), b) o c) del artículo 983.

No se deberá flete por las mercancías perdidas por caso fortuito o fuerza mayor. Sin embargo, cuando las mercancías se han perdido por un acto o a consecuencia de avería común, se pagará el flete correspondiente como si aquéllas hubiesen llegado a destino.

La estipulación de flete pagadero a todo evento, surtirá efecto siempre que la carga se encuentre a bordo y la nave haya iniciado el viaje.

El conocimiento de embarque en el que no se especifiquen el flete pendiente de pago o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el número 11 del artículo 1015, o en que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, hará presumir, salvo prueba en contrario, que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras.

Sin embargo, no se admitirá al transportador prueba en contrario, cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tales indicaciones en el conocimiento de embarque.

Sección Decimotercera. Garantías proporcionadas por el cargador

Art. 1022. Se considerará que el cargador garantiza al transportador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad, que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque.

El cargador indemnizará al transportador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos, aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque.

El derecho del transportador a tal indemnización no limitará, en modo alguno, su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

Art. 1023. La carta de garantía o el pacto en cuya virtud el cargador se compromete a indemnizar al transportador, por los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque efectuada por éste o por la persona que actúe en su nombre, y que no contenga reserva alguna sobre los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en dicho documento, o sobre el estado aparente de las mercancías, no surtirá efecto respecto de un tercero o de un consignatario a quienes se haya transferido el conocimiento de embarque.

Art. 1024. Tanto la carta de garantía como el pacto, en su caso, serán válidos respecto del cargador, salvo que el transportador o la persona que actúe en su nombre, omita la reserva a que se refiere el artículo anterior, con la intención de causar perjuicio a un tercero, incluso a un consignatario que se basó en la descripción de las mercancías contenidas en el respectivo conocimiento de embarque.

En este caso, si la reserva omitida se refiere a datos que proporcionó el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el transportador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador.

Art. 1025. En el caso de fraude a que se refiere el artículo anterior, el transportador será responsable, y no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo, respecto de los perjuicios sufridos por un tercero, incluido un consignatario, al haber actuado éstos basándose en la descripción de las mercancías contenidas en el conocimiento de embarque.

Sección Decimocuarta. Efectos de otros documentos de transporte

Art. 1026. Cuando el transportador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para probar la recepción de las mercancías que deban transportarse, tal documento hará presumir, salvo prueba en contrario, que se ha celebrado un contrato de transporte marítimo y que el transportador ha tomado a su cargo las mercancías de que se trata, en la forma en que aparecen descritas en el documento referido.

Sección Decimoquinta. Avisos, reclamaciones y acciones

Art. 1027. El hecho de poner las mercancías en poder del consignatario hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas en el documento de transporte o en buen estado, si éste no se hubiera emitido.

No procederá esta presunción en los siguientes casos:

1- Cuando el consignatario haya dado al transportador aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, o

2- Cuando la pérdida o el daño de que se trate no sean visibles, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de quince días consecutivos, contado desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

No será necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de los que se hayan comprobado en un examen o inspección conjunta de las partes, efectuada al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario.

Art. 1028. En caso de pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el transportador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

Si los libros de a bordo o los controles sobre las bodegas y mercancías se llevaren en forma mecanizada o por computación, el consignatario o quien sus derechos represente, tendrá acceso a la información o registro de los datos pertinentes, relacionados con todo el período en que las mercancías hayan estado bajo el cuidado del transportador. En igual forma, el transportador tendrá acceso a los datos del embarcador o expedidor y del consignatario, según sea el caso, relacionados con el cargamento que origina el reclamo.

Art. 1029. El derecho a indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, caducará si no se da aviso de ellos por escrito al transportador dentro de sesenta días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

Art. 1030. Si las mercancías han sido entregadas por un transportador efectivo, todo aviso que se dé a éste tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador; y todo aviso que se dé al transportador, tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador efectivo.

Asimismo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del transportador o del transportador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando de la nave, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al transportador, al transportador efectivo o al cargador, según sea el caso.

Art. 1031. Si el transportador o el transportador efectivo no dan al cargador aviso por escrito de pérdida o daño, se presumirá, salvo prueba en contrario, que no han sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

El aviso a que se refiere el inciso precedente indicará la naturaleza general de la pérdida o daño y deberá darse dentro de noventa días consecutivos, contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño, o desde la fecha de entrega de las mercancías, en conformidad con las letras a), b) o c) del artículo 983 según sea el caso, si esta fecha fuere posterior.

Sección Decimosexta. Jurisdicción y prórroga de competencia

Art. 1032. Sin perjuicio de las normas sobre competencia que establece la ley, en los asuntos judiciales relativos al transporte de mercancías regido por este párrafo, serán también competentes, a elección del demandante, los siguientes tribunales:

- 1- El del lugar donde se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado;
- 2- El del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato;
- 3- El del puerto o lugar de carga o de descarga, y
- 4- En las acciones contra el transportador, el de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

Art. 1033. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de Chile en el que la nave que efectúe o haya efectuado el transporte o cualquiera otra nave del mismo propietario, haya sido judicialmente retenida o arraigada.

En tal caso, si el demandado lo solicitare dentro del término de emplazamiento, el juez podrá autorizar la prórroga de competencia a un tribunal ordinario o al tribunal arbitral que se menciona en la sección siguiente, aunque se oponga el demandante. El juez deberá proceder con conocimiento de causa.

La solicitud aludida se tramitará como excepción dilatoria y deberá formularse en el escrito a que se refiere el artículo 305 del Código de Procedimiento Civil. Antes de autorizar la prórroga, el demandado deberá prestar caución bastante para responder de las sumas que pudiera obtener el demandante, en virtud de la decisión que recaiga en el juicio.

El tribunal de puerto o lugar de la retención o arraigo, resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la caución.

Art. 1034. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial con relación al transporte de mercancías regido por este párrafo, en un lugar distinto de los especificados en los dos artículos anteriores. Ello sin perjuicio de la facultad para ejercitar medidas prejudiciales o cautelares, de la facultad para incoar el procedimiento arbitral que se indica en la sección siguiente, o de la competencia especial que se disponga para los juicios de quiebras.

Art. 1035. No obstante lo dispuesto en esta sección, las partes, después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo, podrán acordar el lugar en que el demandante ejercerá su acción.

Sección Decimoséptima. Arbitraje

Art. 1036. Cuando las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria, según lo que se dispone en el párrafo 1 del Título VIII de este Libro, el procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

1- Donde se encuentre el establecimiento principal o a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o en el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o en el puerto o lugar de carga o de descarga, y

2- En las acciones contra el transportador, cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o en el compromiso de arbitraje.

Art. 1037. Las disposiciones del número 1- del artículo anterior, se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria.

Cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas, se tendrá por no escrita.

Art. 1038. El árbitro o el tribunal arbitral deberán aplicar las normas de este párrafo.

Sección Decimoctava. Efecto de algunas estipulaciones contractuales

Art. 1039. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, contenida en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que haga prueba de él y que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones de este párrafo, se tendrá por no escrita.

Asimismo, se tendrá por no escrita la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al transportador, o cualquier cláusula análoga.

No obstante, el transportador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las reglas de este párrafo.

El conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluir una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones de este párrafo y por lo tanto toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario, se tendrá por no escrita.

Art. 1040. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios, como consecuencia de una estipulación que debe tenerse por no escrita en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, el transportador, en conformidad con las disposiciones de este párrafo, pagará una indemnización de la cuantía necesaria, para resarcir al titular de las mercancías de toda pérdida o todo daño en ellas o del retraso en su entrega.

Además, el transportador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho. Los gastos y costas para ejercitar esta última acción, se determinarán en conformidad con la ley del lugar en que se incoe el procedimiento.

4. Transporte multimodal de mercancías

Art. 1041. Para los efectos de este párrafo, se entiende por:

1. Transporte multimodal, el porteo de mercancías por a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.
2. Operador de transporte multimodal, toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.
3. Contrato de transporte multimodal, aquel en virtud del cual un operador de transporte multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar un transporte multimodal de mercancías.
4. Documento de transporte multimodal, aquel que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas en conformidad con las cláusulas de ese contrato. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de este transporte o por una persona autorizada al efecto por él y podrá ser negociable o no negociable.
5. Expedidor, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de este transporte o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de este transporte en relación con el contrato de transporte multimodal.
6. Consignatario, la persona autorizada para recibir las mercancías.
7. Mercancías, comprende también cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

Para desempeñarse como operador multimodal en Chile, será necesario estar inscrito en el Registro de Operadores Multimodales, de acuerdo al reglamento que al efecto se dicte. Quienes operen desde Chile deberán ser personas naturales o jurídicas chilenas. El mismo reglamento establecerá los requisitos necesarios para calificar como chilenas a las personas jurídicas.

Art. 1042. Las reglas sobre responsabilidad del contrato de transporte de mercancías por mar, contenidas en la sección tercera del párrafo 3 precedente, serán aplicables al transporte multimodal durante el período que señala el artículo 982.

Las mismas reglas serán aplicables mientras se estén empleando otros modos de transporte, si el contrato de transporte multimodal o la ley respectiva no disponen otra cosa.

Art. 1043. La responsabilidad de operador de transporte multimodal no excluye la responsabilidad de las personas que tengan a su cargo los diversos medios de transporte realmente empleados. Cada una de estas personas serán solidariamente responsables entre sí y con el operador de transporte multimodal, respecto de las pérdidas, daños o retardo con que se hubieren recibido las mercancías en su destino final.

El ejecutor de una parte del transporte multimodal que hubiere sido condenado a pagar perjuicios por hechos que no hubieren ocurrido durante la etapa por él realizada, tendrá derecho a repetir, a su elección, en contra del operador de transporte multimodal o en contra de los transportadores responsables por tales hechos.

5. Del contrato de pasaje

Art. 1044. Por el contrato de pasaje el transportador se obliga a conducir a una persona por mar en un trayecto determinado, a cambio del pago de una remuneración denominada pasaje.

Las disposiciones de este párrafo se aplican solamente a los contratos de pasaje por vía marítima. No se aplicarán al transporte de personas dentro de un mismo puerto, rada o bahía, con fines recreativos o de turismo. Esta especie de transporte se regirá por las normas pertinentes del Título V del Libro II de este Código.

Art. 1045. Para los efectos de este contrato se entiende por:

- 1) Transportador, toda persona que, en virtud de un contrato de pasaje, se obliga a transportar pasajeros, sea por cuenta propia o a nombre de otro. El transporte de los pasajeros puede ser ejecutado también por un transportador efectivo;
- 2) Transportador efectivo, toda persona distinta del transportador, que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte;
- 3) Pasajero, toda persona transportada por una nave, sea en virtud de un contrato de pasaje, o que con el consentimiento del transportador, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte marítimo de mercancías;

4) Equipaje, cualquier artículo o vehículo conducido por el transportador en virtud del contrato de pasaje de que trata este párrafo. No se incluyen los artículos y vehículos transportados en virtud de una póliza de fletamento, conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto principal sea el transporte de mercancías, como tampoco se incluyen los animales vivos, y

5) Equipaje de camarote, aquel que el pasajero lleva en su camarote o que de alguna otra forma se encuentra bajo su custodia y vigilancia. Salvo lo dispuesto en los artículos 1047 y 1066, el equipaje de camarote comprende también el que lleve el pasajero en el interior de su vehículo o sobre éste.

Art. 1046. La pérdida o daño que sufra el equipaje incluye el perjuicio pecuniario que resulte de no haberse entregado el equipaje al pasajero, en un plazo razonable, desde que la nave haya llegado al destino en que aquél debía entregarse. No se computarán los retrasos ocasionados por conflictos laborales.

Art. 1047. El contrato de pasaje comprende los períodos siguientes:

1) Con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual están a bordo de la nave o en vías de embarcarse o desembarcarse, y el lapso durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua, desde tierra a la nave y viceversa, siempre que el precio de este transporte esté incluido en el del pasaje o la embarcación utilizada para realizarlo haya sido puesta por el transportador.

El transporte no comprende el período durante el cual el pasajero se encuentra en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria;

2) Con respecto al equipaje de camarote, también comprende el período durante el cual el pasajero se encuentra en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria, si el transportador, sus dependientes o sus agentes, se han hecho cargo de dicho equipaje y no lo han entregado al pasajero;

3) Con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote el período comprendido entre el momento en que el transportador, sus dependientes o sus agentes se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que éstos lo devuelven.

Art. 1048. El transportador debe entregar al pasajero un boleto o billete en que conste el contrato y una guía en que se individualice debidamente el equipaje.

La omisión de estas obligaciones impedirá al transportador limitar su responsabilidad, tanto respecto de daños al pasajero como a su equipaje, según sea el documento faltante.

Art. 1049. El boleto o billete debe indicar el lugar y fecha de emisión, el nombre de la nave y domicilio del transportador, el puerto de partida y el de destino, la clase y precio del pasaje.

Cuando el boleto sea nominativo no podrá cederse el derecho a ser transportado sin el consentimiento del transportador y, si no lo es, tampoco podrá transferirse una vez iniciado el viaje.

Art. 1050. El pasajero tiene derecho a ser transportado hasta el puerto o lugar de destino, sin que los servicios de transbordo que pudieren ocurrir durante el viaje sean causa de pagos adicionales.

Art. 1051. El transportador debe ejercer una diligencia razonable para colocar y mantener la nave en buen estado de navegabilidad, debidamente equipada y armada.

La designación de la nave en el contrato no privará al transportador de la facultad de sustituirla por otra de análogas condiciones, si con ello no se altera el itinerario convenido y no se causa perjuicio al pasajero.

Art. 1052. El transportador podrá cancelar el zarpe de la nave. La cancelación dará derecho al pasajero para solicitar la restitución de lo pagado e indemnización de perjuicios, a menos que el transportador pruebe causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Art. 1053. En caso de retardo en el zarpe de la nave o de retraso en el arribo a su destino, el pasajero tendrá derecho, durante el período de demora, a alojamiento en la nave y a alimentación si estuviere ésta incluida en el precio convenido. En caso de retardo en el zarpe podrá también solicitar la resolución del contrato y pedir devolución del importe del pasaje e indemnización por los daños y perjuicios, a menos que el transportador pruebe que no es responsable de dicha demora.

Art. 1054. Cuando el pasajero no llegue a bordo, a la hora prefijada para su embarque en el puerto de zarpe o en uno de escala, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el importe del pasaje, con exclusión del valor de la alimentación.

Igual derecho tendrá el transportador cuando después de iniciado el viaje el pasajero se desembarque voluntariamente.

Art. 1055. En caso que el pasajero se desistiere del viaje antes del zarpe de la nave, deberá pagar la mitad del importe del pasaje convenido, salvo que se haya estipulado otra cosa.

Art. 1056. Cuando el viaje se interrumpa temporalmente por causas de cargo del transportador, el pasajero tendrá derecho a alojamiento y alimentación sin que pueda exigírsele un pago suplementario, lo que no obsta a que pueda pedir la resolución del contrato y solicitar la devolución íntegra del importe del pasaje.

Si la interrupción fuere definitiva por culpa del transportador, éste deberá indemnizar al pasajero por los daños y perjuicios sufridos; pero si la causa fuere de fuerza mayor o caso fortuito, el pasaje deberá pagarse en proporción al trayecto recorrido, sin lugar a indemnización.

Art. 1057. El transportador será responsable del perjuicio originado por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero y por las pérdidas o daños sufridos por el equipaje, si el hecho que causó el perjuicio ocurrió durante la ejecución del transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes o agentes.

Incumbe a quien los alega, probar los perjuicios y que el hecho que los ocasionó tuvo lugar durante la ejecución del transporte.

Art. 1058. Se presumirá, salvo prueba en contrario, la culpa o negligencia del transportador o la de sus dependientes o agentes, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños sufridos por su equipaje de camarote, han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varadura, explosión, incendio o deficiencia de la nave.

Asimismo, se presumirán dichas culpa o negligencia, salvo prueba en contrario, respecto de la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean de camarote, independientemente de la naturaleza del hecho que ocasionó la pérdida o daños.

Art. 1059. El transportador siempre será responsable de lo que ocurra en el transporte de un pasajero hasta el destino convenido, al tenor de lo dispuesto en el presente párrafo, aunque haya confiado la totalidad o parte de la ejecución de aquél a un transportador efectivo.

Dicha responsabilidad incluye expresamente la derivada de actos u omisiones del transportador efectivo, y de los de sus dependientes y agentes cuando éstos actúen en el desempeño de sus funciones.

El transportador efectivo se regirá también por las disposiciones de este párrafo en cuanto a los derechos y obligaciones del transporte que haya ejecutado.

Art. 1060. En los casos en que el transportador y el transportador efectivo sean responsables, lo serán solidariamente.

Art. 1061. Los acuerdos en virtud de los cuales el transportador asuma obligaciones no establecidas en este párrafo o renuncie a derechos conferidos en el mismo, no serán aplicables al transportador efectivo, a menos que éste haya manifestado su consentimiento de modo expreso y ello conste por escrito.

Art. 1062. Lo dispuesto en los tres artículos anteriores, no obstará al derecho de repetición que pueda haber entre el transportador y el transportador efectivo.

Art. 1063. El transportador no será responsable de las pérdidas o daños de dinero, efectos negociables, alhajas u objetos de gran valor que pertenezcan al pasajero, a menos que hayan sido entregados al transportador en depósito.

En tal caso, será responsable hasta un límite de 1.200 unidades de cuenta por pasajero, salvo que se haya acordado en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad más elevados.

Art. 1064. Si el transportador prueba que la culpa o negligencia del pasajero han sido causa de su muerte o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dichas culpa o negligencia han contribuido a ello, el tribunal competente que conozca del asunto podrá eximir al transportador o atenuar su responsabilidad, según corresponda.

Art. 1065. En caso de muerte o lesiones de pasajeros, el límite máximo de la responsabilidad del transportador se determinará multiplicando la suma de 46.666 unidades de cuenta por el número de pasajeros que la nave esté autorizada a transportar. La responsabilidad máxima no excederá en ningún caso de 25 millones de unidades de cuenta.

Cuando hubiere más de una víctima el límite máximo por cada una, se determinará dividiendo el total que resulte, según las reglas del inciso anterior, por el número de víctimas.

Art. 1066. La responsabilidad contractual o extracontractual del transportador por la pérdida o daños sufridos por el equipaje, no excederá de los siguientes límites, por cada hecho que los cause:

1- Por el equipaje de camarote, 833 unidades de cuenta por pasajero;

2- Por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluyendo los equipajes transportados en el interior de éstos o sobre ellos, 3.333 unidades de cuenta por vehículo, y

3- Por equipajes que no sean de los mencionados en los números 1- y 2- anteriores, 1.200 unidades de cuenta por pasajero.

La responsabilidad contractual o extracontractual del transportador en los casos de los artículos 1052, 1053 y 1056 no excederá de 3.000 unidades de cuenta por pasajero.

Art. 1067. En los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos anteriores, no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños, ni las costas judiciales.

Art. 1068. El transportador y el pasajero podrán acordar, en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad superiores a los consignados en los artículos 1065 y 1066.

Art. 1069. El dependiente o agente del transportador o del transportador efectivo contra el cual se entable una acción de indemnización de perjuicios prevista en este título, podrá hacer valer las defensas y acogerse a los límites de responsabilidad que en favor del transportador o del transportador efectivo se establecen en el mismo, siempre que prueben que actuaron en el ejercicio de sus funciones.

Art. 1070. En la acumulación de reclamaciones, cualquiera sea su fuente, se aplicarán las siguientes normas:

1- Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 1065 y 1066, ellos regirán para el total de las sumas exigibles respecto de todas las reclamaciones originadas por la muerte o lesiones corporales de un pasajero, o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje, derivados de un mismo evento;

2- Cuando el transporte sea realizado por el transportador efectivo, el total de las sumas exigibles a éste y al transportador, así como a los dependientes y agentes de éstos, no excederá de la suma mayor que, en virtud de este párrafo pudiera haber sido establecida como exigible al transportador o al transportador efectivo, y

3- En los casos del artículo anterior, el total de las sumas exigibles al transportador o al transportador efectivo, según sea el caso, y a los citados dependientes o agentes, no excederá de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 1063, 1065 y 1066.

Art. 1071. El transportador o el transportador efectivo, en su caso, no podrán acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad, si se probare que la muerte, pérdidas o daños fueron consecuencia de un acto u omisión suyos, ejecutados con intención de causar tales daños, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se causarían.

Asimismo, tampoco podrán acogerse sus dependientes, su agente o los del transportador efectivo, si se prueba que los perjuicios fueron consecuencia de un acto u omisión de alguno de éstos, obrando con igual intencionalidad, o con la temeridad y conocimiento señalados en el inciso anterior.

Art. 1072. Salvo prueba en contrario, se presume que el equipaje le ha sido devuelto al pasajero íntegro y en buen estado, a menos que éste reclame por escrito al transportador al tiempo de la entrega, o aún antes de ella, por toda pérdida o daño que sean visibles o, en caso de no serlo, dentro de los quince días siguientes a la fecha del desembarco o devolución o a la fecha en que esta última debió haberse efectuado.

Para los efectos de las comunicaciones aludidas en el inciso anterior y sin perjuicio de que el pasajero pueda formular su reclamo en cualquiera otra forma fehaciente, el transportador le proporcionará, junto con el billete y en duplicado, un formulario en que pueda indicarlo sumariamente.

La omisión por el transportador o sus dependientes, de proporcionar dicho formulario, les privará de la presunción establecida en el inciso primero y del derecho a limitar responsabilidad.

Art. 1073. Tampoco tendrá lugar la presunción establecida en el artículo anterior si al momento de la devolución del equipaje éste es examinado conjuntamente por el transportador o sus dependientes y por el pasajero, y éste reclama en ese acto de las pérdidas o daños que en la revisión se detecten.

Art. 1074. Las disposiciones de este párrafo no privarán al transportador, transportador efectivo ni a los dependientes y agentes de ambos, del derecho a limitar su responsabilidad conforme a los preceptos del párrafo 1 del Título IV de este mismo Libro.

Art. 1075. Los derechos que se establecen en este párrafo en favor del pasajero son irrenunciables.

Se tendrá por no escrita toda estipulación contractual, cualquiera sea su fecha, que pretenda eximir al transportador de responsabilidad, disminuir su grado o invertir el peso de la prueba. Sólo serán válidas las cláusulas insertas en los boletos, que aumenten los derechos en favor del pasajero.

Lo dispuesto en el inciso anterior, si ocurriere, no afectará la existencia y validez del propio contrato de transporte del pasajero.

Art. 1076. Las disposiciones contenidas en este párrafo sólo se aplicarán al transporte comercial de pasajeros.

No obstante, cuando el transporte sea gratuito o benévolo, se aplicarán sus normas sobre responsabilidad, siempre que el pasajero pruebe la culpa o negligencia del transportador. En tal caso, los límites de responsabilidad no excederán del 25% de las sumas que pudieren corresponder.

Art. 1077. En los casos en que sea aplicable lo prescrito por los números 1- ó 5- del artículo 1203, las acciones que puedan incoarse en virtud de las disposiciones de este párrafo, serán entabladas, a elección del demandante:

a) Ante el tribunal del domicilio o donde tenga una sede comercial el demandado, o

b) Ante el tribunal del lugar de iniciación o término del viaje, señalados en el contrato de pasaje.

Para el caso en que la controversia deba someterse a arbitraje, éste deberá tramitarse en alguno de los lugares antes mencionados. Sólo con el acuerdo expreso del pasajero podrá llevarse a cabo en otro lugar.

6. Del remolque marítimo, fluvial y lacustre

Art. 1078. Se denomina remolque-transporte a la operación de trasladar por agua una nave u otro objeto, remolcándolo desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la nave remolcadora y mediante el suministro por ésta de todo o parte de la fuerza de tracción.

Art. 1079. El contrato de remolque-transporte se regirá por las condiciones que se convengan y, en su defecto, por las disposiciones de este párrafo, y en lo no dispuesto por éstas, se le aplicarán las normas que sean pertinentes del contrato de transporte marítimo de mercancías.

Art. 1080. Las operaciones de remolque que tienen por objeto facilitar la entrada o salida de una nave de un puerto, su atraque o desatraque o las faenas de carga y descarga de la misma, constituyen remolque-maniobra.

La nave remolcada conservará la dirección de la maniobra, salvo acuerdo en contrario de las partes, en cuyo caso deberá dejarse constancia en los libros bitácora de las naves.

Art. 1081. El remolque-maniobra es una especie de arrendamiento y en lo no dispuesto por las partes se aplicarán las normas de este párrafo, la Ley de Navegación o las disposiciones del Código Civil sobre dicho tipo de contrato.

Art. 1082. En toda clase de remolque la nave remolcadora deberá estar en buenas condiciones de navegabilidad, equipada y tripulada convenientemente y ser apta para la ejecución del contrato para el cual se la ha requerido.

Art. 1083. Por regla general, en los remolques de que trata este párrafo, tanto la nave remolcadora como la remolcada, serán responsables frente a terceros, de su propia culpa.

Pero, en los casos de abordaje con otra nave, ajena a la maniobra, si la dirección del remolque estaba a cargo de la nave remolcadora, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los

finés de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la nave remolcada, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

Art. 1084. En cada nave deberá observarse, durante el curso de la operación, las precauciones que fueren menester para evitar cualquier peligro a la otra.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia de esta disposición, sin perjuicio de lo establecido sobre limitación de responsabilidad del armador en el párrafo 1 del Título IV de este Libro.

Art. 1085. Para los efectos de determinar responsabilidades, se presumirá que el remolque-maniobra se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para su ejecución y finaliza cuando quien dirige la maniobra dispone su término o el retiro del remolcador.

Art. 1086. Cuando, con ocasión de prestarse a una nave un servicio contractual de remolque, le sobrevinieren situaciones de peligro que den lugar a servicios especiales, o cuando éstos no puedan considerarse comprendidos en las obligaciones normales que el contrato le impone al remolcador, la nave remolcadora tendrá derecho a las remuneraciones que se indican en el párrafo sobre servicios de asistencia del Título VI de este Libro, según sea el caso.

Título VI

DE LOS RIESGOS DE LA NAVEGACION

1. Definiciones y reglas generales

Art. 1087. Para los efectos de este título, se entenderá por avería:

1- Todo daño que sufra la nave, estando o no cargada, en puerto o durante la navegación, y los que afecten a la carga desde que es embarcada en el lugar de expedición, hasta su desembarque en el de consignación, y

2- Todos los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos durante la expedición para la conservación de la nave, de la carga o de ambas a la vez.

Art. 1088. No son averías los gastos ordinarios originados por:

1- Pilotajes y practicajes;

2- Lanchas y remolques;

3- Derechos portuarios o por otros servicios a la navegación;

4- La carga y descarga de las mercancías, y

5- En general, todos los ordinarios de la navegación.

Art. 1089. Todos los gastos enunciados en el artículo anterior serán de cuenta y de cargo del transportador o fletante, a menos que otras reglas de este Libro o el acuerdo de las partes establezcan otra cosa.

Art. 1090. Las averías se clasifican en:

- 1- Simples o particulares, o
- 2- Gruesas o comunes.

En ambos casos puede tratarse de averías de gastos y averías de daños.

Art. 1091. A falta de estipulación expresa, la liquidación y pago de las averías, se regirá por las disposiciones de este título.

Art. 1092. El arreglo de las averías hecho fuera del territorio de la República, se regirá por la ley, usos y costumbres del lugar donde se verifique dicho arreglo.

2. De la avería simple o particular

Art. 1093. Son averías simples o particulares:

- 1- Los daños o pérdidas que afecten a la nave o a la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del naviero, sus dependientes o terceros;
- 2- Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo de la nave, de la carga o de una parte de ésta, y
- 3- En general, todos los daños y gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de avería común.

Art. 1094. El propietario de la cosa que hubiese sufrido el daño o causado el gasto, soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para perseguir las responsabilidades que correspondan.

3. De la avería gruesa o común

Sección Primera. De la admisión en avería gruesa y su declaración

Art. 1095. Constituyen avería gruesa o común los sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos, efectuados o contraídos intencional y razonablemente, con el objeto de preservar de un peligro común a los intereses comprometidos en la expedición marítima.

Art. 1096. Sobre la calificación, liquidación y repartimiento de las averías comunes, las partes podrán pactar la aplicación de cualquier clase de normas, sea que hayan recibido sanción legal de un Estado, sea que provengan de usos o acuerdos nacionales extranjeros o internacionales, públicos o privados, o de reglas de práctica, nacionales o extranjeras.

Art. 1097. La decisión de adoptar medidas que constituyan avería gruesa o común, corresponderá exclusivamente al capitán de la nave o a quien haga sus veces, el cual, atendidas las circunstancias del caso, podrá oír la opinión de los representantes de la carga, si estuvieren presentes.

Art. 1098. Adoptada la decisión que da origen a la avería común y tan pronto como las circunstancias lo permitan, el capitán deberá dejar constancia de ella en el libro bitácora, la que contendrá la fecha, hora y lugar del acontecimiento, las medidas ordenadas por el capitán y sus fundamentos.

En el primer lugar de arribada, y tan pronto le sea posible, el capitán deberá ratificar los hechos relativos a la avería común consignados en el libro bitácora, ante un ministro de fe, sin perjuicio de la información a la autoridad marítima respectiva, si el puerto fuere chileno.

Cuando la arribada ocurriere en el extranjero y la avería tuviere consecuencias en Chile, la ratificación deberá efectuarse ante el cónsul chileno, y en su defecto, ante un ministro de fe o ante el tribunal local competente.

Art. 1099. Sólo se admitirán en avería común los daños, pérdidas o gastos que sean consecuencia del acto que la origina. No obstante, para este efecto, se incluirán como gastos los de liquidación de la avería y los intereses por los valores correspondientes a las pérdidas y desembolsos abonables en avería común.

Los daños o pérdidas por demora que se ocasionen a la nave o al cargamento, ya fuere durante el viaje o después, y las pérdidas indirectas debidas a esta misma causa, tales como las resultantes de sobreestadías y de diferencia de mercado, no serán admitidos en avería gruesa.

Art. 1100. Todo gasto en que se haya incurrido para evitar una pérdida, daño o desembolso que habría sido abonable en avería gruesa será también admitido como tal, solamente hasta concurrencia del valor del daño o pérdida evitada o del gasto economizado, según corresponda.

Art. 1101. El peso de probar que un daño o gasto debe ser admitido en avería gruesa, es de cargo de quien lo reclama.

Art. 1102. Las averías gruesas son de cargo de la nave, del flete y de las mercancías que existan en ella al tiempo de producirse aquéllas. Se pagarán por contribución proporcional al valor de los bienes mencionados.

Art. 1103. Habrá lugar a la liquidación de la avería común, aunque el suceso que hubiere originado el daño o gasto se haya debido a culpa de una de las partes interesadas en la expedición marítima, sin perjuicio de las acciones o defensas que se pudieren ejercitar en su contra.

Art. 1104. La avería común se liquida, tanto en lo concerniente a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores de los intereses comprometidos, en la fecha y en el lugar donde termina la expedición marítima.

Art. 1105. El arreglo de las averías comunes será efectuado por un perito liquidador.

Declarada la avería gruesa, si no estuviere convenido de antemano el nombre del liquidador, o no se produjere acuerdo en cuanto a la persona a designar, cualquiera de los interesados podrá solicitar el nombramiento al juez competente del puerto donde termina la descarga.

Requerido el tribunal para la designación, si el puerto fuere chileno, éste procederá a su nombramiento en la forma señalada por los artículos 414 y 415 del Código de Procedimiento Civil sin más trámite. Si el nombramiento se hiciere en Chile, éste deberá recaer en algún liquidador de seguros chileno que haya sido designado en la forma que determine la ley.

Sección Segunda. Del procedimiento para declarar avería común y para impugnar su legitimidad

Art. 1106. Cuando el capitán o armador de la nave afectada no hubiere declarado una avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al juez indicado en el artículo anterior que nombre un árbitro, para que se pronuncie sobre la existencia de la avería común, salvo que ya hubiese sido designado.

Esta petición sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contado desde el término de la descarga.

El nombramiento, a falta de acuerdo, se ceñirá a las normas del párrafo 1 del Título VIII de este Libro.

A su vez, si declarada la avería gruesa por el capitán o armador de la nave, algún interesado en la expedición desee objetar su legitimidad, deberá formular su impugnación al mismo juez indicado en el artículo anterior, dentro del plazo de sesenta días consecutivos, contado desde que se haya recibido la comunicación por escrito de la declaración de avería gruesa, o desde que se haya suscrito el compromiso de avería, si no se hubiere recibido antes aquella comunicación.

Las partes podrán también iniciar directamente un procedimiento arbitral.

La expresión por escrito comprende, entre otros medios, el telegrama y el télex.

No podrá objetarse posteriormente la legitimidad de la avería, lo cual es sin perjuicio de la acción que se concede por el artículo 1111 para objetar la liquidación propiamente tal.

Art. 1107. Formulada la impugnación por algún interesado, el tribunal citará a las partes a un comparendo para designar un árbitro a fin de que conozca del juicio de impugnación. Serán partes para estos efectos, el impugnante, el armador de la nave afectada y quien hubiere solicitado la declaración de avería común.

Art. 1108. Del juicio para declarar una avería común, como del que se promueva para impugnar su legitimidad, conocerá el árbitro en única instancia, y estará también investido de las facultades que se indican en el artículo 1206 de este Libro.

Salvo que las partes acuerden otra forma de tramitación, en estos juicios se observarán las reglas que el Código de Procedimiento Civil establece para el procedimiento sumario, con excepción de sus artículos 681 y 689.

Art. 1109. Todas las peticiones para que se declare la avería o las impugnaciones a su legitimidad, se tramitarán conjuntamente y en un único juicio. Para estos efectos, se acumularán todas las demandas a la primera que se hubiere formulado y será tribunal competente el árbitro designado o que correspondiera designar en el juicio que primero se hubiere promovido.

Los demás interesados que no hubieren deducido impugnaciones en tiempo oportuno, podrán hacerse parte en el juicio señalado, siempre que lo hagan antes de la audiencia de contestación establecida en el procedimiento sumario, y desde ese momento se seguirán también con ellos, todos los demás trámites del pleito.

La sentencia que recaiga en el juicio de impugnación, sólo afectará a quienes hayan sido partes en él. Si la sentencia acogiere la o las impugnaciones, las cuotas de contribución de quienes hubieren obtenido en el juicio, serán soportadas por el armador por cuya cuenta se resolvió producir el daño o incurrir en el gasto.

Art. 1110. Las impugnaciones a la legitimidad de la avería común de que tratan los artículos anteriores no suspenderán los trámites de la liquidación de la misma, sea por el liquidador previamente designado o el que las partes indiquen en el caso del artículo 1105.

Sección Tercera. De la objeción a la liquidación

Art. 1111. Terminada una liquidación de avería gruesa, el liquidador deberá comunicar sus resultados a todos los interesados, enviándoles por carta certificada, una copia de la liquidación o un extracto de ella que contenga, a lo menos, el monto total de los valores admitidos en avería gruesa, las cantidades globales de cada rubro contribuyente y la cuota de contribución respectiva.

Esta carta certificada la enviará el liquidador por medio de un notario u otro ministro de fe.

El interesado que no objetare la liquidación dentro del plazo de 45 días, contado desde la expedición de la carta, quedará obligado al pago de su cuota de contribución.

Art. 1112. Las objeciones a la liquidación se acumularán en un solo juicio, del que conocerá un juez árbitro designado en la forma que se alude en el artículo 1106, el cual tendrá las mismas facultades mencionadas en la sección anterior.

No será necesario designar nuevo árbitro si se hubiere nombrado antes para conocer de alguno de los juicios citados en el mismo artículo, salvo si el que formula la objeción, probare alguna causal de implicancia o recusación en su contra.

El plazo para objetar la liquidación de avería común, se suspenderá respecto de los que hubieren impugnado su legitimidad según lo señalado en el artículo 1106, o de los que oportunamente se hubieren hecho parte en ellas, y hasta que esas impugnaciones sean resueltas por sentencia firme.

Art. 1113. Las objeciones a la liquidación se tramitarán conforme a las reglas establecidas para los incidentes en el Código de Procedimiento Civil, y de ellas se dará traslado a la parte que hubiere

declarado la avería gruesa o a la que fuere encargada de exigir su cumplimiento. Si no estuviere estipulado de otra forma, corresponderá al dueño o armador de la nave afectada exigir dicho cumplimiento.

Si el árbitro resolviere acoger las objeciones, en la misma resolución designará un nuevo liquidador indicándole los puntos a que deberá referir su dictamen. Evacuado este segundo dictamen, el árbitro resolverá la controversia. Si fueren desechadas las objeciones, los articulistas serán necesariamente condenados en costas.

Art. 1114. El transportador o el fletante no estarán obligados a entregar las mercancías, mientras no se pague el importe de la contribución provisoria o definitiva o se garantice su pago. Podrán también solicitar el depósito de las mercancías en tierra, por cuenta de quien corresponda, hasta que se dé cumplimiento al pago o a la garantía mencionados anteriormente.

Art. 1115. El asegurador que indemnizare al dueño de bienes afectados por la avería gruesa, quedará subrogado en los derechos que éste pudiere tener en dicha avería.

4. Del abordaje

Art. 1116. Las reglas de este párrafo se aplicarán a los daños que se produzcan en los siguientes casos:

1- Cuando ocurra una colisión entre dos o más naves, y

2- Cuando por causa de la ola de desplazamiento de una nave se ocasionen daños a otra u otras naves, a sus cargas o a las personas que estén a bordo de ellas, aunque no llegue a producirse una colisión.

Para estos efectos, el concepto de nave incluirá los artefactos navales que puedan desplazarse por medios propios o ajenos.

Estas normas tendrán también aplicación cuando los hechos ocurran en aguas fluviales, lacustres o cualquier otra vía navegable.

Art. 1117. Se aplicarán también las reglas de este párrafo, a los daños por abordaje que ocurra entre naves pertenecientes a un mismo dueño o sometidas a una misma administración.

Art. 1118. En todo abordaje se aplicará la ley del Estado en cuyas aguas jurisdiccionales ocurrió.

Si el abordaje se produjere en aguas no sometidas a la soberanía de Estado alguno, se aplicará la ley del país ante cuyos tribunales se interponga la demanda.

Art. 1119. En caso de abordaje el reclamante podrá ocurrir, a su elección, ante el tribunal civil del domicilio del demandado o ante el tribunal civil del puerto donde se encuentre la nave responsable por haberse refugiado, o donde hubiese sido retenida o arraigada.

Si la competencia correspondiere a un tribunal arbitral chileno se aplicarán las reglas indicadas en el párrafo 1 del Título VIII de este Libro. La designación del árbitro, a falta de acuerdo de las partes, podrá

solicitarse a opción del reclamante, ante el juez de turno con competencia civil de cualquiera de los lugares indicados en el inciso anterior.

Art. 1120. Si el abordaje entre dos o más naves fuere causado por fuerza mayor o caso fortuito, o si hubiere duda acerca de la causa que lo originó, los daños serán soportados individualmente por quienes los hubieren sufrido.

Art. 1121. Si el abordaje se produjo por culpa o dolo del capitán, piloto o tripulación de una de las naves, los daños serán de responsabilidad de su armador.

Art. 1122. Si el abordaje fuere imputable a culpa de dos o más naves, el total de los perjuicios será soportado por el armador de cada una de ellas, en la proporción de culpa que se asigne a su respectiva nave por el tribunal que conozca de la primera acción de perjuicios que se promueva. Sin embargo, el pago a los reclamantes se regirá por las reglas del artículo siguiente.

Art. 1123. Los responsables serán solidariamente obligados al pago de las indemnizaciones por muerte o lesiones producidas en el abordaje, sin perjuicio del derecho de cada uno a repetir contra los otros lo que hubiere pagado en exceso de su cuota, según la proporcionalidad de la culpa de cada nave.

Respecto de los daños en los cargamentos, no habrá solidaridad entre las naves culpables, y cada armador pagará los perjuicios de las cargas dañadas en su nave, en la forma que lo disponga la ley o los respectivos contratos de fletamento o transporte. Si en virtud de lo anterior, o por efecto de acciones directas de los dueños de cargas de la otra u otras naves en abordaje, un naviero o transportador pagare mayor proporción que el porcentaje de culpa asignado a su nave, podrá repetir contra el armador de la otra u otras naves por el exceso que hubiere pagado.

Art. 1124. Para la determinación de las responsabilidades civiles que se deriven de un abordaje, se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario, los hechos establecidos como causas determinantes de aquél, en la resolución definitiva dictada en el sumario que se hubiere incoado por la autoridad marítima.

Art. 1125. Si una nave, después de haber sido abordada, naufragare en el curso de su navegación al puerto o lugar al cual se dirigía, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

5. De la arribada forzosa

Art. 1126. Constituye arribada forzosa la entrada necesaria de la nave a un puerto o lugar distinto al de escala o término previstos para el viaje.

Art. 1127. Los gastos de una arribada forzosa constituirán avería gruesa si ella se ha efectuado en interés común de la nave y la carga; en los demás casos, serán de cargo del interesado a quien afectaba la necesidad de efectuarla. Todo lo cual es sin perjuicio de las acciones que competan contra los responsables por los hechos que hubieren motivado la arribada forzosa.

6. De los servicios que se presten a una nave u otros bienes en peligro

Sección Primera. Conceptos y ámbito de aplicación

Art. 1128. Para los efectos de este párrafo, se entenderá que:

1- Operación de salvamento, de asistencia o de auxilio, involucra todo acto o actividad emprendida para ayudar a una nave, artefacto naval o cualquier bien en peligro, sin importar las aguas donde ocurra el acto o se realice la actividad. Para estos efectos, las expresiones salvamento, asistencia o auxilio, se considerarán sinónimas;

2- Nave, comprende cualquier barco, embarcación, estructura capaz de navegar o artefacto naval, incluyendo toda nave que esté varada, abandonada por su tripulación o hundida y que es objeto de los auxilios a que se refiere este párrafo;

3- Entre los bienes en peligro se incluye también el flete por el transporte de la carga de la nave que se auxilia, ya sea que el riesgo de pérdida del flete corresponda al dueño de los bienes, al armador o al fletador, y

4- Daño al medio ambiente, es el daño físico significativo a la salud humana, a la vida animal o vegetal y a los recursos marinos en aguas sometidas a la jurisdicción nacional y áreas terrestres adyacentes a aquéllas, producidos por contaminación, envenenamiento, explosión, fuego u otras causas similares.

Art. 1129. El capitán estará facultado para celebrar contratos de asistencia a nombre y por cuenta de los dueños o armadores de la nave y de los demás bienes que estén bajo su custodia y se encuentren en peligro.

El armador de la nave a la cual se le hubieren prestado auxilios, responderá ante los salvadores por todos los derechos que nazcan a favor de éstos, incluso los que afecten a la carga u otros bienes beneficiados.

Todo lo anterior es sin perjuicio del derecho de ese armador o del dueño de la nave asistida, para recuperar lo que corresponde de otros beneficiados u obligados.

Art. 1130. Las reglas de este párrafo se aplicarán a toda operación de asistencia, salvo que el contrato respectivo disponga lo contrario en forma expresa o implícita.

Sin embargo, no se aplicarán:

1- A los auxilios que se presten a buques de guerra u otras naves públicas, y que sean usados en el momento de las operaciones de asistencia exclusivamente en servicios oficiales, no comerciales, y

2- A la remoción de restos náufragos.

También se aplicarán si la nave asistida y la asistente pertenecen a un mismo dueño o están sujetas a una misma administración.

Art. 1131. Cualquiera de las partes que hubiere celebrado un contrato o convenio de asistencia, podrá solicitar se le deje sin efecto o se modifique, en los siguientes casos:

1- Cuando el contrato se ha firmado bajo presión indebida o influencia de peligro y, además, sus términos no sean equitativos, o

2- Cuando el pago convenido sea excesivamente elevado o demasiado bajo, respecto de los servicios realmente prestados.

Sección Segunda. Obligaciones de las partes en las operaciones de asistencia

Art. 1132. El armador, incluyendo al operador que actúe en virtud de un contrato con aquél, el dueño y el capitán de una nave en peligro, están obligados a:

1- Adoptar oportunamente las medidas razonables para obtener asistencia, cooperar plenamente con el asistente durante las operaciones y hacer todo lo posible para evitar o disminuir el daño al medio ambiente;

2- Solicitar de inmediato asistencia en los casos en que la nave, aeronave o artefacto naval, por su estado o lugar en que se encuentre, ponga en peligro o pueda constituir un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas. En tales casos, los servicios que se presten por orden de la autoridad o espontáneamente, no tendrán la limitación que se establece en el artículo 1152.

Lo anterior es sin perjuicio de las atribuciones que la Ley de Navegación confiere a la autoridad marítima en estas materias, y

3- Pedir o aceptar los servicios de asistencia de otro salvador, cuando razonablemente aparezca que el que está efectuando las operaciones de asistencia no puede completarlas solo, o dentro de un tiempo prudencial, o sus elementos son inadecuados.

Art. 1133. Los dueños de la nave o de los bienes salvados que han sido llevados a un lugar seguro, deben aceptar su restitución cuando razonablemente se estime terminada la labor de los salvadores.

Art. 1134. Son obligaciones del asistente:

1- Efectuar las operaciones de salvamento con el debido cuidado, empleando sus mejores esfuerzos para salvar la nave y bienes contenidos en ella y para impedir o disminuir el daño al medio ambiente, y

2- Si las circunstancias razonablemente lo requieren, el asistente deberá solicitar ayuda de otros salvadores disponibles y aceptar la intervención de otros asistentes cuando así lo pida el dueño o el capitán, según lo señala el número 3- del artículo 1132. Sin embargo, en este último caso, el monto de su remuneración no resultará afectado, si se demuestra que esa intervención no era necesaria.

Art. 1135. Todo capitán está obligado a prestar auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar.

El dueño u operador de la nave no será responsable por el incumplimiento de esta obligación del capitán.

Sección Tercera. Derechos de los asistentes

Art. 1136. Los servicios de asistencia darán derecho a remuneración en los siguientes casos:

- 1- Cuando se auxilie una nave u otros bienes en peligro, o
- 2- Cuando tengan por objeto prevenir, evitar o atenuar daños al medio ambiente.

En ambos casos, la remuneración y el reembolso de gastos y perjuicios en que incurra el asistente, se regirán por las normas de esta sección.

Art. 1137. Para tener derecho a remuneración, es necesario que las operaciones de asistencia hayan tenido un resultado útil, a menos que expresamente se haya convenido otra cosa.

Art. 1138. La remuneración debe fijarse con la intención de alentar las operaciones de asistencia, y teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones, sin atender al orden en que se enumeran:

- 1- El valor de los bienes asistidos;
- 2- La destreza y esfuerzos de los asistentes para impedir o disminuir el daño al medio ambiente;
- 3- El grado de éxito obtenido por el asistente;
- 4- La naturaleza y grado del peligro;
- 5- Los esfuerzos de los asistentes, incluyendo el tiempo usado, y los gastos y daños por ellos incurridos;
- 6- El riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos corridos por los asistentes o su equipo;
- 7- La prontitud del servicio prestado;
- 8- La disponibilidad y uso de equipos y naves destinados especialmente a operaciones de salvamento, y
- 9- El grado y estado de preparación, la eficiencia y valor de los equipos de los asistentes.

Cuando se hubiere convenido que, aun sin resultado útil, el asistente tiene derecho al reembolso de sus gastos y compensación por los daños en las embarcaciones o equipos empleados, para fijar su monto se atenderá, en lo que sea pertinente, a las consideraciones señaladas anteriormente, lo cual es sin perjuicio de lo que se establece en la sección siguiente, si el asistente opta por ella.

Art. 1139. La remuneración señalada en el artículo anterior no puede exceder al valor de los bienes asistidos en el momento del término de la operación de asistencia.

Sección Cuarta. Reembolso de gastos y compensación especial

Art. 1140. Si el asistente ha ejecutado operaciones de auxilio a una nave que por sí misma o por su carga, amenazaba causar o estaba produciendo daño al medio ambiente tendrá al menos derecho al reembolso por el dueño u operador de la nave, de los gastos razonablemente incurridos, y podrá tener, además, derecho a la compensación que se indica en el artículo siguiente.

Art. 1141. Si en las circunstancias previstas en el artículo anterior, con sus operaciones, el asistente ha evitado o disminuido los perjuicios al medio ambiente, y el tribunal lo estima razonable y justo, podrá aumentarse la compensación que le debe el dueño u operador de la nave, para lo cual tomará en consideración los diferentes criterios indicados en el artículo 1138. Pero, en ningún caso esa compensación podrá exceder al doble de su monto base.

Art. 1142. Para los efectos señalados en los dos artículos anteriores se considerarán gastos del asistente, los desembolsos razonablemente efectuados en las operaciones de asistencia y una asignación adecuada por el material y personal efectiva y razonablemente empleados en las mismas operaciones, teniendo en consideración los criterios indicados en los números 7-, 8- y 9- del artículo 1138.

Art. 1143. Cuando la remuneración que corresponda al asistente conforme al artículo 1138, resultare inferior a la compensación total y reembolso de gastos que pudiese obtener por la aplicación de los tres artículos anteriores, podrá exigir que se le pague con base en esta última modalidad, aunque no estuviere así pactado de antemano.

Art. 1144. Si el asistente ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o disminuir el daño al medio ambiente, puede ser total o parcialmente privado de la compensación y reembolso que le habría correspondido según esta sección.

Sección Quinta. Distribución entre los asistentes

Art. 1145. En caso de haber más de un asistente, la remuneración se distribuirá entre ellos de acuerdo a los criterios señalados en el artículo 1138.

Art. 1146. La distribución entre el dueño, el capitán y otras personas al servicio de cada nave asistente, será determinada de acuerdo con la ley del pabellón de la nave. Si la asistencia no se ha llevado a cabo desde una nave, se hará la distribución de acuerdo con la ley que rija el contrato vigente entre el asistente y sus dependientes.

Art. 1147. Cuando corresponda aplicar la ley nacional, la distribución se regirá por las siguientes reglas:

1- Previa deducción de la proporción de costos fijos y variables de la nave, incluidos los costos y daños causados por el auxilio, corresponderá al armador la mitad de la remuneración líquida, y

2- La otra mitad se distribuirá entre la dotación en proporción a sus sueldos o salarios base. En todo caso, la cuota del capitán no podrá ser inferior al doble de la proporción que le correspondería según su sueldo base.

Cuando deba distribuirse la parte de la compensación especial de que tratan los artículos 1141 y 1142, se asignará a cada ítem la cantidad que respectivamente haya fijado el tribunal, y lo que corresponda a remuneración del personal, si nada se expresa en el fallo, se repartirá según lo dispuesto en el número 2- de este artículo.

En las naves dedicadas exclusivamente a la prestación de auxilios, la distribución atenderá primero a los pactos que existieren entre el dueño o armador de la nave asistente y su dotación.

Art. 1148. Corresponderá sólo al armador de la nave asistente el ejercicio de las acciones por cobro de remuneración, reembolsos, indemnizaciones y compensación especial que se originen en faenas prestadas por o desde ella.

Art. 1149. Las personas cuyas vidas han sido salvadas no deben remuneración alguna. Sin embargo, el salvador de vidas humanas, que ha intervenido con ocasión de un accidente que da lugar a servicios de asistencia a la nave u otros bienes, tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración que corresponda al salvador de la nave o de esos otros bienes, o de la que corresponda al que evitó o disminuyó los daños al medio ambiente.

Sección Séptima. Servicios prestados bajo contratos preexistentes

Art. 1150. Los servicios prestados en cumplimiento de un contrato celebrado antes que surgiera el peligro, no serán considerados como auxilio y no darán derecho a las remuneraciones, reembolsos e indemnizaciones de que trata este párrafo, salvo en cuanto estos servicios excedan lo que razonablemente podía considerarse como adecuado cumplimiento de ese contrato.

Sección Octava. Privación de la remuneración

Art. 1151. Un asistente puede ser privado de todo o parte de la remuneración, indemnización, reembolsos o compensaciones debidas, en la medida que las operaciones de salvamento se hayan hecho necesarias o más difíciles por su culpa o dolo.

Art. 1152. Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del capitán, dueño u operador de la nave, no dan derecho a las remuneraciones, indemnizaciones, reembolsos y compensaciones señaladas en las disposiciones de este párrafo salvo lo dispuesto en el número 2- del artículo 1132.

Sección Novena. Garantías y pagos provisorios

Art. 1153. En tanto no se constituya garantía suficiente para responder al cobro del asistente, los bienes salvados no podrán ser trasladados del primer puerto o lugar a que hayan llegado al término de las operaciones de asistencia.

El tribunal que sea competente para conocer de la demanda del asistente, decretará, a petición de éste y sin más trámite, la retención o arraigo de los bienes salvados y el lugar en que la medida deba cumplirse.

Art. 1154. El mismo tribunal mencionado en el artículo anterior podrá decretar que se pague al asistente una cantidad provisoria y a cuenta, que considere adecuada y justa. Estos pagos darán derecho a la reducción proporcional de la garantía a que se alude en el artículo anterior.

La petición de que se concedan pagos provisorios se tramitará como incidente y la resolución que acceda a ello, establecerá si el salvador debe constituir una garantía suficiente de restitución.

Art. 1155. Las resoluciones que se dicten en las materias a que se refieren los dos artículos anteriores, serán apelables en el solo efecto devolutivo.

Sección Décima. De la competencia

Art. 1156. Cuando por voluntad de las partes deba un tribunal ordinario conocer sobre la regulación del valor de los servicios y el monto de los daños y gastos reembolsables, y no se haya precisado el tribunal, será competente, a opción del demandante, el correspondiente a:

- 1- El domicilio del demandado;
- 2- El puerto o lugar al cual se han llevado los bienes salvados al término de los servicios;
- 3- El lugar en el cual se ha constituido la respectiva garantía;
- 4- El lugar donde se han retenido o arraigado los bienes salvados, o
- 5- El lugar en el cual se prestaron los servicios.

Art. 1157. Cuando las mismas materias mencionadas en el artículo anterior deban someterse a arbitraje conforme a las normas del párrafo 1 del título VIII de este Libro, y fuere necesario proceder a la designación del árbitro, será competente para hacer tal designación, cualquiera de los tribunales señalados en el referido artículo a elección del demandante.

Título VII

DE LOS SEGUROS MARITIMOS

1. Reglas generales

Sección Primera. Ambito de aplicación

Art. 1158. Se aplicarán a los seguros de que trata este título, las disposiciones contenidas en los artículos 512 y siguientes hasta el 560, inclusive, salvo en las materias que este título regule de otra manera.

Art. 1159. Las reglas de este título se aplicarán en defecto de las estipulaciones de las partes, salvo en las materias en que la norma sea expresamente imperativa.

Art. 1160. Los seguros marítimos pueden versar sobre:

1- Una nave o artefacto naval, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;

2- Mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre;

3- El valor del flete y de los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima, o

4- La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso o navegación.

Art. 1161. Por regla general, los seguros marítimos tienen por objeto indemnizar al asegurado respecto de la pérdida o daño que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una aventura marítima, fluvial, lacustre, o en canales interiores.

Art. 1162. La aventura y su extensión dependen de lo que las partes estipulen en el contrato de seguro.

No obstante, a falta de estipulación en contrario, se entienden incluidos en el riesgo los peligros que provengan o que puedan ocurrir como consecuencia de la navegación o de estar la nave o artefacto naval en puerto o detenidos, incluyendo en este concepto los peligros derivados de las condiciones del tiempo, incendio, piratas, ladrones, asaltantes, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamiento, saqueo, requisamiento por orden de la autoridad administrativa, retención por orden de potencia extranjera, represalia y, en general, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios.

Cualquier excepción a los riesgos señalados en el inciso anterior, deberá constar expresamente en la póliza.

Art. 1163. Además de los riesgos señalados en el artículo anterior, las partes pueden agregar al contrato de seguro otros riesgos que pueda correr la cosa asegurada, ya sea durante su permanencia en puerto, dique, mar, ríos, lagos y canales o, cuando no se trate de una nave, mientras aquélla se encuentre en tránsito por otros medios de transporte o en depósito antes o después de una expedición marítima.

Sección Segunda. Del interés asegurable

Art. 1164. Puede tomar un seguro marítimo toda persona que tenga un interés en la conservación de la cosa asegurada mientras corra los riesgos de una aventura marítima, sea que ese interés afecte directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones suyas, con relación a la cosa asegurada.

Se entiende que una persona tiene interés en una aventura marítima cuando ella está en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la aventura marítima y que, como consecuencia de esa relación, esa persona pueda ser afectada con la conservación o la buena y oportuna llegada de la cosa al término de la aventura, o pueda ser perjudicada por su daño o pérdida, o por su detención, o por incurrir en una responsabilidad con respecto a la cosa, por su daño, pérdida o extravío durante el tiempo asegurado.

Art. 1165. El asegurado sólo debe justificar su interés asegurable en la época en que ocurra la pérdida o daño de la cosa asegurada.

Art. 1166. Es nulo y de ningún valor el seguro contratado con posterioridad a la cesación de los riesgos si al tiempo de su celebración, el asegurado o quien contrató por él, tenían conocimiento de haber ocurrido el siniestro, o el asegurador, de haber cesado los riesgos.

Art. 1167. Cuando la cosa asegurada deba pasar por la custodia o propiedad de varias personas mientras están corriendo los riesgos, el seguro de mercancías se entiende celebrado por cuenta de quien corresponda, a menos que la póliza disponga otra cosa.

Art. 1168. El beneficio de un seguro puede ser cedido o transferido antes o después de ocurrido el siniestro. El cesionario tendrá todos los derechos que correspondan al cedente en la póliza cedida.

La cesión de un seguro o del derecho a una indemnización, se harán con sujeción a las normas que este Código prescribe para la cesión de un crédito mercantil, según sea la forma como estuviere extendida la póliza.

Sección Tercera. Del valor asegurable

Art. 1169. En los seguros sobre naves, las partes pueden fijar de común acuerdo el valor de la cosa asegurada en la póliza. Se presumirá que así se ha hecho, si se ha consignado expresamente en la póliza un valor para la cosa asegurada.

El asegurador podrá exigir, antes del perfeccionamiento del contrato, que dicha evaluación sea hecha por un perito naval.

Salvo que se pruebe fraude por alguna de las partes, el valor así establecido en la póliza se reputará como el único verdadero para todos los efectos del contrato, exceptuada la evaluación que se haga de la cosa asegurada, para el solo efecto de determinar si el siniestro constituye o no pérdida total constructiva o asimilada.

Art. 1170. Si en el contrato las partes no han consignado un valor para el objeto asegurado, se aplicará lo dispuesto en los artículos 532, 533 y 535 de este Código.

Art. 1171. La suma asegurada en el seguro de transporte de cosas podrá comprender, además del valor de ellas en el puerto donde empieza la expedición, todos los costos razonables para hacerlas llegar al lugar de su destino, incluida la prima del seguro.

Con todo, la suma asegurada podrá llevarse hasta la cantidad que razonablemente puede obtenerse de la venta de las cosas, si éstas llegaren sanas al lugar del destino previsto.

Si existiere duda sobre el precio de venta en el lugar de destino para la carga sana, éste podrá ser también establecido por peritos.

Art. 1172. Pueden asegurarse el valor del flete, y los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima, y que pueden dejar de recuperarse por algún riesgo marítimo o de otra naturaleza, expresamente cubierto en la póliza.

2. Perfeccionamiento del contrato

Art. 1173. El contrato de seguro marítimo se entiende perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa por escrito su aceptación a la propuesta escrita de celebrar el seguro, sea que ésta se haya formulado directamente por el proponente o por alguien en su nombre. Servirán para justificar el momento en que la proposición fue aceptada, las anotaciones que el asegurador hubiere estampado en la propuesta, la hoja de cobertura u otro documento que se acostumbre a utilizar entre asegurados, corredores y aseguradores, para la celebración del contrato.

Perfeccionado el contrato, el asegurador deberá emitir en el menor tiempo posible la póliza. Tendrá también el mérito de póliza, la nota de cobertura u otro documento que en la práctica use el asegurador para señalar las condiciones del seguro que han sido aceptadas por él.

Art. 1174. En el seguro sobre mercancías o carga, no será necesaria la individualización precisa del asegurado, pudiendo contratarse éste por cuenta de quien corresponda.

Cuando se trate de seguro de nave y éste no estuviere contratado por su dueño, el asegurador deberá consignar en la póliza la relación o interés asegurable que exista entre la persona a cuyo favor se extiende la póliza y la nave que se asegura. En todo caso, se indicará la fecha y la hora en que empiezan a correr los riesgos por cuenta del asegurador.

Art. 1175. Cuando el seguro se rija por cláusulas de formularios suministrados por el asegurador, o que el uso supone conocidas de las partes, bastará que la póliza haga una mención a ellas, para que esas cláusulas se entiendan incorporadas al contrato. Pero si existiere duda sobre la interpretación que deba darse a las reglas específicas incorporadas, éstas se interpretarán en contra de quien haya emitido la póliza.

3. De las obligaciones y derechos de las partes

Art. 1176. En el caso de las obligaciones señaladas en el número 1- del artículo 556, el asegurado deberá informar cabalmente al asegurador, antes de perfeccionarse el contrato, de toda circunstancia relativa a los riesgos que se propone asegurar y que sea conocida por dicho asegurado.

Se presume conocida del asegurado toda circunstancia que él no puede ignorar en el curso ordinario de sus negocios.

Asimismo, toda declaración pertinente a los riesgos hecha por el asegurado al corredor o al asegurador, durante las negociaciones previas al contrato, deberá ser verdadera.

Art. 1177. Para obtener la indemnización de un siniestro, el asegurado deberá justificar:

1- El o los acontecimientos que lo constituyan. Respecto del origen del daño o gasto, el asegurado sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente lo produjeron;

2- El embarque de los objetos asegurados, en su caso;

3- El contrato de seguro, y

4- La pérdida o deterioro de la cosa asegurada.

Art. 1178. En caso de siniestro, el asegurado podrá ejercer la acción de avería para obtener la indemnización de los daños sufridos por la cosa asegurada o la de dejación, para exigir el pago de la suma total asegurada, en los casos en que este Código o el contrato lo autoricen.

Art. 1179. El asegurado podrá promover conjuntamente la acción de dejación y la de avería, con tal que esta última se interponga en subsidio de la primera.

Art. 1180. El asegurador será responsable de las pérdidas o daños originados por riesgos marítimos u otros eventos cubiertos por la póliza.

Asimismo, si no estuviere expresamente excluido, el asegurador indemnizará además:

1- Por la contribución de los objetos asegurados en avería común, salvo si ésta proviene de un riesgo excluido por el seguro, y

2- Por los gastos incurridos con el fin de evitar que el objeto asegurado sufra un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido esté cubierto por la póliza.

En todo caso, los gastos señalados no pueden exceder al valor de los daños evitados.

Art. 1181. El asegurador es responsable por la pérdida o daño de los objetos asegurados que provengan de culpa o dolo del capitán o de la tripulación. Pero no será indemnizada la pérdida o daño al casco que provenga de dolo del capitán, salvo estipulación expresa.

Art. 1182. El asegurador no será responsable por pérdidas causadas por demora, aun cuando ésta tuviere su origen en un riesgo cubierto por la póliza, a menos que expresamente así se estipule.

Art. 1183. Salvo pacto en contrario, el asegurador no es responsable por los fenómenos ordinarios de filtración, rotura o desgaste, por vicio propio o de la naturaleza de la cosa asegurada y otros normales del transporte.

Art. 1184. Cuando la pérdida o daño de la cosa asegurada provenga de varias causas, el asegurador será responsable si la causa principal o determinante es un riesgo cubierto por la póliza. Con todo, cualquiera que fueren las estipulaciones del contrato, si no fuere posible establecer cuál fue la causa principal o si varias causas determinantes fueron simultáneas y entre ellas hubiere una que constituyera un riesgo asegurado, el asegurador será responsable por el daño en los términos señalados por la póliza.

Art. 1185. Corresponderá al asegurador el peso de probar que el siniestro ha ocurrido por un hecho o riesgo no comprendido en la póliza.

Art. 1186. La pérdida puede ser total o parcial. Cualquier pérdida no comprendida en los conceptos de pérdida total o definidos en los artículos siguientes, se considerará pérdida parcial.

Art. 1187. La pérdida total puede ser real o efectiva. También puede ser asimilada o constructiva.

Existirá pérdida total real o efectiva, cuando el objeto asegurado quede completamente destruido o de tal modo dañado, que pierda definitivamente la aptitud para el fin a que está destinado o, cuando el asegurado sea irremediablemente privado de él. Todo lo cual es sin perjuicio de lo que se hubiere estipulado en la póliza.

Art. 1188. Si transcurrido un plazo razonable, no se han recibido noticias de una nave, se presumirá su pérdida total efectiva y la de su cargamento.

Art. 1189. Salvo que la póliza disponga otra cosa, existirá pérdida total asimilada, cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado, ya sea porque la pérdida total efectiva parezca inevitable o porque no es posible evitar su pérdida, sin incurrir en un gasto que exceda del valor de dicho objeto después de efectuado el desembolso.

Se considerarán como de pérdida total asimilada, en especial, los siguientes casos:

1- Cuando el asegurado sea privado de la nave o de las mercancías a causa de un riesgo cubierto por la póliza y sea improbable que pueda recuperarlas o el costo de la recuperación exceda al valor de la nave o de las mercancías una vez recuperadas;

2- Cuando el daño causado a una nave por un riesgo asegurado, sea de tal magnitud que el costo de repararla exceda al valor de esa nave, una vez reparada. Al estimarse el costo de reparación, no se hará deducción alguna por contribuciones de avería gruesa a esas reparaciones, de cargo de otros intereses. Pero se tomarán en cuenta los gastos de futuras operaciones de salvamento y de cualquier futura contribución de avería gruesa que afectaría a la nave, al ser reparada, y

3- Cuando el costo de su reparación y los de reexpedición a su destino, excedan al valor de ellas en la fecha de arribo a su destino, si se trata de daños a las mercancías o carga.

Art. 1190. Salvo estipulación en contrario, el seguro contra pérdida total cubre tanto la pérdida total asimilada como la real o efectiva.

Art. 1191. Salvo que la póliza disponga otra cosa, el asegurador es responsable por todos los siniestros que sufra la cosa asegurada durante el período de cobertura, aunque el monto de todos ellos exceda la suma asegurada.

Pero si una pérdida total se sigue a un daño parcial no reparado el asegurado sólo podrá exigir la indemnización de la pérdida total.

Art. 1192. Si el asegurado opta por reclamar la pérdida total, debe comunicar al asegurador su intención de hacer dejación. En defecto de dicho aviso, el asegurado sólo podrá ejercitar la acción de avería.

Art. 1193. En caso de pérdida total asimilada, el asegurado tendrá el plazo de tres meses desde que tuvo conocimiento efectivo que la pérdida tenía ese carácter, para comunicar por escrito al asegurador su intención de hacer dejación.

La expresión por escrito, comprende también la comunicación por telegrama, télex u otros medios que registren o dejen constancia de la recepción del mensaje enviado.

La notificación al asegurador de una acción de dejación, sustituye para estos efectos al aviso de dejación.

El aviso o demanda deberá indicar en forma inequívoca la intención de hacer dejación incondicional del objeto asegurado al asegurador.

Art. 1194. El aviso de dejación no será necesario cuando la avería o accidente, por su naturaleza o magnitud, hacía imposible la adopción por el asegurador de medidas tendientes a recuperar, rescatar la cosa siniestrada o disminuir los efectos del siniestro.

Art. 1195. El aviso de dejación interrumpe la prescripción de las acciones del asegurado contra el asegurador.

Art. 1196. La aceptación de la dejación podrá ser expresa o inferirse de la conducta del asegurador. En todo caso, sus efectos se retrotraen a la fecha de recepción del aviso de dejación o de la notificación de la demanda de dejación.

El asegurador podrá, en todo caso, renunciar a la exigencia del aviso o notificación respectiva.

Art. 1197. La aceptación de la dejación, además de dar a ésta el carácter de irrevocable, significará que el asegurador reconoce su responsabilidad por el monto total asegurado.

Art. 1198. La dejación aceptada o la declarada válida por sentencia firme, transfiere al asegurador todos los derechos y obligaciones del asegurado respecto de la cosa asegurada, por el solo ministerio de la ley.

Sin embargo, mientras no esté aceptada la dejación o dictada sentencia firme que la declare válida, el asegurador podrá reconocer su obligación de indemnizar la pérdida total del objeto asegurado y rechazar la transferencia de la propiedad de la cosa asegurada.

Art. 1199. La cosa asegurada que ha sido objeto de dejación queda privilegiadamente afecta al pago de la cantidad asegurada, con preferencia a todo otro crédito que pueda gozar de privilegio sobre ella, con excepción de los créditos sobre la nave indicados en los artículos 844, 845 y 846.

4. Seguro de responsabilidad

Art. 1200. El asegurado en un seguro de responsabilidad, sólo tendrá derecho al reembolso de la indemnización y gastos en que incurriere, cuando ya hubiere pagado la indemnización por perjuicios a tercero.

No obstante lo anterior, el asegurado deberá poner en conocimiento del asegurador cualquier reclamo de que sea objeto y que pueda comprometer la responsabilidad de éste. Estará además obligado a adoptar todas las medidas de defensa que fueren procedentes.

Art. 1201. Sólo en los casos en que un asegurador de responsabilidad otorgue una garantía para cubrir la responsabilidad del asegurado, podrá ser demandado directamente por el tercero a cuyo favor se ha emitido dicha garantía.

Lo anterior no rige en caso que el asegurado tenga derecho a limitar su responsabilidad y el asegurador de ella hubiere constituido el fondo respectivo de limitación.

El seguro de responsabilidad de un armador por abordaje o por colisión con cualquier objeto fijo o flotante, que tiene como fin la reparación de daños causados a terceros, no produce obligación de indemnizar sino en caso de insuficiencia de la suma asegurada en la póliza del casco.

Art. 1202. Sea cual fuere el número de acontecimientos ocurridos durante la vigencia del seguro de responsabilidad, la suma cubierta por cada asegurador constituye, por cada evento, el límite de su cobertura.

Título VIII

DE LOS PROCEDIMIENTOS EN EL COMERCIO MARITIMO

1. Reglas generales

Art. 1203. El conocimiento de toda controversia que derive de hechos, actos o contratos a que dé lugar el comercio marítimo o la navegación, incluidos los seguros marítimos de cualquier clase, será sometido a arbitraje.

Lo dispuesto en el inciso anterior no será aplicable en los siguientes casos:

1- Cuando las partes o interesados expresen su voluntad de someterse a la jurisdicción ordinaria, sea en el mismo acto o contrato que origine la controversia, o por acuerdo que conste por escrito, anterior a la iniciación del juicio;

2- Cuando se trate de perseguir responsabilidades de orden penal que pudieren originarse en los mismos hechos. En este caso, la acción civil podrá entablarse ante el tribunal que conoce del respectivo proceso criminal o ante el tribunal arbitral a que se refiere el inciso primero;

3- Cuando se trate de los juicios que se mencionan en el párrafo 4- del título IX de la Ley de Navegación, o de aquellos que, en este mismo Libro, tienen señalado un procedimiento especial que deba seguirse ante un tribunal ordinario;

4- Cuando se trate del Fisco o de controversias por responsabilidades que se cumplan ante organismos o servicios portuarios o aduaneros de carácter estatal, u obligaciones controladas por tales entidades, y

5- Cuando la cuantía del juicio no excediere de 5.000 unidades de cuenta y el demandante optare por ejercitar su acción ante la justicia ordinaria.

Art. 1204. Cuando disposiciones de este Libro asignen competencia al tribunal del lugar donde ocurren los hechos, o donde recalca o es retenida la nave, ello no obstará a que se constituya el tribunal arbitral en dicho lugar, o en otro si las partes así lo convienen por escrito y bajo sus firmas.

Sin embargo, a petición del demandado, podrá trasladarse la acción en la forma y en los casos que se mencionan en el inciso segundo del artículo 1033, ante el juez ordinario o árbitro, según sea el procedimiento aplicable, en conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior.

Art. 1205. La designación de el o los árbitros, sus calidades y el procedimiento que deban emplear, se registrá por lo que las partes convengan por escrito y bajo sus firmas y, en su defecto, por lo preceptuado en el Código Orgánico de Tribunales sobre los Jueces Arbitros y en el Código de Procedimiento Civil, sobre el Juicio Arbitral.

Art. 1206. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior el tribunal arbitral u ordinario a quien corresponda conocer de los asuntos mencionados en el artículo 1203, tendrá las siguientes facultades:

1- Podrá admitir, a petición de parte, además de los medios probatorios establecidos en el Código de Procedimiento Civil, cualquier otra clase de prueba;

2- Podrá, en cualquier estado del juicio, decretar de oficio las diligencias probatorias que estime conveniente, con citación de las partes;

3- Podrá llamar a las partes a su presencia para que reconozcan documentos o instrumentos, justifiquen sus impugnaciones, pudiendo resolver al respecto, sin que ello implique prejuzgamiento en cuanto al asunto principal controvertido, y

4- Tendrá la facultad de apreciar la prueba de acuerdo con las normas de la sana crítica, debiendo consignar en el fallo los fundamentos de dicha apreciación.

Art. 1207. Cuando se soliciten medidas prejudiciales, sean preparatorias, precautorias o probatorias, o retenciones especiales, antes de estar constituido el tribunal arbitral, el interesado podrá ocurrir ante el juzgado competente en materia civil que estuviere de turno o ante el tribunal al que especialmente asignen competencia normas de este Libro. Lo anterior, sin perjuicio de la prosecución del pleito ante el tribunal arbitral previamente designado o que deba designarse para conocer de la controversia, si las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria.

2. De la comprobación de hechos

Art. 1208. Cuando algún interesado, antes de entablar una demanda, desee efectuar una inspección sobre el estado de la nave o las mercancías o sobre otros hechos susceptibles de desaparecer, ocurrirá al

tribunal civil de turno del lugar en que deba realizarse la inspección, el cual, sin más trámite, designará a un notario u otro ministro de fe para la más pronta constatación que sea posible.

La persona designada, antes de realizar su cometido, deberá comunicar por cualquier medio su nombramiento y el día, hora y lugar en que se propone realizar la verificación, a la o las contrapartes de quien pidió la inspección. La diligencia se llevará a cabo con o sin la asistencia de las partes.

Cuando el reconocimiento se refiera a hechos cuya interpretación requiera de conocimientos especiales de alguna ciencia o arte, el tribunal, a petición del requirente, podrá nombrar ministro de fe a un liquidador oficial de seguros u otro perito, o disponer que el ministro de fe designado se asesore del perito, al que también designará sin más trámite.

El tribunal podrá, en todo caso, realizar personalmente la diligencia.

El encargado de la inspección levantará acta de lo obrado, dejando en ella constancia de haber comunicado a las partes las circunstancias mencionadas en el inciso segundo de este artículo y, además, constancia sucinta de las observaciones de éstas, si así lo solicitaren. El original del acta se entregará al tribunal que hizo la designación, el que otorgará a los interesados las copias que soliciten.

Las costas de la diligencia serán de cargo de quien la hubiere requerido, sin perjuicio de lo que sobre el particular resuelva la sentencia definitiva.

3. Prueba extrajudicial

Art. 1209. Cuando las partes estuvieren de acuerdo, las diligencias probatorias que se hubieren solicitado en juicio o en medidas prejudiciales y que se refieran a materias tratadas por este Libro, podrán llevarse a cabo extrajudicialmente, pero con asistencia de los abogados de las partes.

Si durante la producción de estas pruebas se suscitaren desinteligencias entre las partes, se suspenderá el acto reservándose la decisión del desacuerdo para el juez que conoce del proceso o del que deba conocer, si se trata de diligencias prejudiciales. Lo anterior, no obsta a que se continúe extrajudicialmente con otras actuaciones probatorias.

Las diligencias probatorias que se hubieren interrumpido por oposición de alguna de las partes, podrán continuarse judicialmente si así se solicita.

El tribunal podrá ordenar de oficio la ratificación de las pruebas producidas extrajudicialmente.

4. Del procedimiento para la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad

Sección Primera. De la constitución del fondo

Art. 1210. Cualquiera de las personas mencionadas en el párrafo 1 del título IV y en el párrafo 3 del título V de este Libro, que se considere con derecho a limitar responsabilidad, o el asegurador en su caso, podrá ocurrir ante alguno de los tribunales que se indican en el artículo siguiente, y solicitar que se

inicie un procedimiento con el objeto de constituir el fondo, verificar y liquidar los créditos, y para efectuar su repartimiento de acuerdo con las normas de prelación que disponga la ley.

Art. 1211. Será tribunal competente para conocer de todas las materias mencionadas en el artículo anterior y de las que fueren accesorias o consecuenciales de las mismas:

1- Cuando la limitación de responsabilidad se refiera a una nave matriculada en Chile, el juzgado civil que corresponda al puerto de matrícula de la nave;

2- Si se trata de una nave extranjera, el juzgado civil chileno competente del puerto donde hubiere ocurrido el accidente, o del primer puerto chileno de recalada después del accidente o, a falta de éstos, el juzgado con competencia en el lugar donde primero se hubiere retenido la nave o donde primero se hubiere otorgado una garantía por la nave, y

3- Cuando aún no se hubiere incoado el procedimiento en alguno de los tribunales señalados anteriormente, y se alegare en otro juicio la limitación de responsabilidad como excepción, el mismo tribunal ante el cual se alegue tendrá competencia para conocer del proceso sobre limitación, si fuere ordinario. Si se tratare de un tribunal arbitral, se remitirán copias de los antecedentes pertinentes al tribunal que fuere competente en conformidad a los números anteriores, para que ante este tribunal se inicie el procedimiento destinado a la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad.

En estos casos la excepción de limitación de responsabilidad por constitución del fondo sólo podrá formularse al contestar la demanda.

Art. 1212. Salvo el caso del número 3- del artículo anterior, la limitación de responsabilidad por constitución del fondo, puede ejercitarse hasta el momento en que venza el plazo para oponer excepciones en el juicio ejecutivo, o dentro del plazo de citación a que se refiere el artículo 233 del Código de Procedimiento Civil en el procedimiento de ejecución de resoluciones judiciales.

Art. 1213. La petición sobre apertura del procedimiento deberá indicar:

1- El acontecimiento del cual provienen los daños o perjuicios que quedarán afectos a la limitación;

2- El monto máximo del fondo o fondos que deben constituirse, de acuerdo con las normas pertinentes del párrafo 1 del título IV y del párrafo 3 del título V de este Libro, y

3- La forma como se constituirá el fondo, sea en dinero o mediante garantía. El tribunal calificará la suficiencia de ella.

Art. 1214. A la solicitud para la apertura del procedimiento se acompañará una nómina de los acreedores conocidos del peticionario, con indicación de sus domicilios, la naturaleza de los créditos y sus montos definitivos o provisorios. También se acompañarán los documentos que justifiquen el cálculo del monto máximo del fondo que hubiere señalado el proponente.

Art. 1215. El tribunal, luego de examinar si los cálculos del proponente sobre el monto del fondo, se ajustan a las disposiciones pertinentes del párrafo 1 del título IV o del párrafo 3 del título V de este Libro, según corresponda, dictará un auto por el que declarará iniciado el procedimiento. Simultáneamente, se pronunciará sobre las modalidades ofrecidas para la constitución del fondo, ordenando su cumplimiento si las aprueba. En la misma resolución señalará la suma que el peticionario deberá poner a disposición del tribunal, para cubrir las costas del procedimiento y designará un síndico titular y uno suplente para que conduzca y ejecute todas las actuaciones y operaciones que se le encomiendan en este párrafo. Estos nombramientos deberán recaer en personas que integren la nómina de síndicos a que se refiere la Ley de Quiebras, y sin que se requiera su designación o ulterior ratificación por la junta de acreedores.

Art. 1216. Cuando para la constitución del fondo se entregue dinero, el tribunal lo depositará en un banco, con conocimiento del síndico y de los interesados. Los reajustes e intereses que se obtengan incrementarán el fondo en beneficio de los acreedores. Si el fondo ha sido constituido mediante una garantía, su importe devengará los intereses corrientes en el lugar de asiento del tribunal, de lo que se dejará constancia en el documento constitutivo de la garantía.

Art. 1217. Constituido el fondo o aceptada la garantía sobre su constitución, el tribunal lo declarará así, y desde la fecha de esta resolución, se suspenderá toda ejecución individual o medida precautoria contra el requirente, respecto de los créditos a los cuales puede oponerse la limitación de responsabilidad.

No se podrá impetrar derecho alguno sobre el fondo, el cual queda exclusivamente destinado al pago de los créditos respecto de los cuales se puede oponer la limitación de responsabilidad.

Art. 1218. Cuando el que invoque limitación de responsabilidad pueda oponer compensación a un acreedor suyo, por un perjuicio derivado del mismo acontecimiento que origina la apertura del procedimiento, las disposiciones de este párrafo sólo se aplicarán al saldo eventual que resulte. En ningún otro caso, los créditos del requirente pueden gozar de la compensación.

Art. 1219. Desde la fecha de dictación de la resolución indicada en el artículo 1217, se suspenderá el curso de los intereses que ganen los créditos contra el requirente.

Sección Segunda. De la verificación e impugnación y oposición a la constitución del fondo

Art. 1220. Dictada la resolución que se menciona en el artículo 1217, el síndico informará, por carta certificada, de la constitución del fondo a todos los acreedores cuyos nombres y domicilios fueron señalados por el requirente en la nómina aludida en el artículo 1214.

La mencionada información a los acreedores contendrá:

- 1- Copia de la resolución prevista en el artículo 1217;
- 2- El nombre y dirección de quien ha requerido la constitución del fondo y a qué título;
- 3- El nombre de la nave y su lugar de matrícula;
- 4- Una relación sucinta del acontecimiento en que se produjeron los daños;

5- El monto del crédito del destinatario de la comunicación, según el requirente, y

6- La indicación de que dispone del plazo que señala el artículo siguiente para verificar su crédito.

Art. 1221. Despachadas que fueren las cartas con la información indicada, el síndico extractará la misma información y la publicará junto con la nómina a que se refiere el artículo 1214, por una vez en el Diario Oficial y en un diario de circulación en el lugar en que funciona el tribunal ante el cual se ha abierto el procedimiento, indicando que los acreedores disponen de treinta días consecutivos a contar de la última de estas publicaciones para verificar sus créditos y acompañar los documentos que los justifiquen.

Art. 1222. Dentro del mismo plazo indicado en el artículo anterior, que para estos efectos será fatal, cualquier acreedor podrá oponerse a la limitación, fundándose en que no se reúnen los requisitos legales para ejercitar este beneficio. Dentro del mismo lapso, los acreedores podrán objetar el monto del fondo.

Las oposiciones u objeciones se tramitarán conforme al procedimiento sumario, con excepción de los artículos 681 y 684 del Código de Procedimiento Civil.

Art. 1223. En todos los procedimientos a que se refiere este párrafo, el síndico obrará como parte y procurará que se dé curso progresivo a los autos, empleando todos los medios que se contemplan en las leyes con tal objeto.

Art. 1224. El síndico formará la nómina de los acreedores con derecho a participar en la distribución del fondo, y propondrá al juez el pago de los créditos. La distribución se hará respetando las normas sobre preferencias o privilegios que se establecen en este Libro.

El saldo del fondo se distribuirá a prorrata del monto de los créditos afectos a la limitación y que no gocen de preferencia o privilegio.

Art. 1225. Cuando hubiere créditos cuya impugnación o declaración no hubiere sido resuelta, el síndico hará las reservas proporcionales que considere prudentes, repartiendo entretanto el resto del fondo según las reglas anteriores.

Art. 1226. En lo no dispuesto en este Libro, la verificación e impugnación de los créditos y los repartos se regirán por las normas pertinentes de la Ley de Quiebras. Igualmente, se aplicarán a los síndicos las causales de cesación en el cargo que establece dicha ley.

Art. 1227. Tan pronto quede agotado el proceso de reparto, el síndico rendirá una cuenta final al tribunal que lo hubiere nombrado y éste declarará terminado el procedimiento de limitación.

Si aún quedare remanente, éste será restituido a quien hubiere constituido el fondo. Además, si transcurridos tres meses desde que se haya dictado la resolución indicada en el inciso anterior, aún quedaren acreedores que no hubieren comparecido a retirar los fondos, el remanente se entregará a quien constituyó el fondo, pudiendo esos acreedores remisos, reclamarle sus cuotas hasta dentro del término de un año contado desde que fue dictada la resolución antes mencionada.

Las reglas de este artículo, no se aplicarán al remanente que se produzca cuando el fondo constituido se refiera a la limitación de responsabilidad dispuesta en el título IX de la Ley de Navegación, en que las cuotas no cobradas, se destinarán a la adquisición de elementos y equipos para prevenir o mitigar la contaminación de las aguas, procediéndose por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en la forma que lo determine el reglamento que se dicte para tal efecto.

Art. 1228. Toda cuestión que no tuviere un procedimiento especial, se tramitará en cuaderno separado, como incidente entre quien lo formula y el que pretende limitar su responsabilidad.

Los demás acreedores interesados en el fondo, podrán actuar como terceros.

Art. 1229. Las apelaciones a que haya lugar dentro del procedimiento de que trata este párrafo, se concederán en el solo efecto devolutivo.

Contra la sentencia de segunda instancia, no procederá recurso alguno.

Art. 1230. El procedimiento establecido en este párrafo será aplicable a la constitución y distribución del fondo de limitación en los casos en que puede ejercitarse el derecho a limitar responsabilidad por los daños derivados del derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, de que trata el párrafo 2- del título IX de la Ley de Navegación, excepto en lo relativo al tribunal competente para conocer de dichas materias.

5. Del procedimiento sobre arraigo o retención de naves y su alzamiento

Art. 1231. El titular de un crédito que goce de algún privilegio sobre una nave, establecido en este Código o en las leyes que lo complementan, podrá ocurrir ante el tribunal civil de turno del lugar donde aquélla se encuentre o ante el tribunal civil de turno que fuere competente según las normas de este Libro, para solicitar se prohíba el zarpe de aquélla, desde el puerto o lugar en que se encuentre, con el objeto de garantizar el ejercicio del crédito privilegiado o asegurar el cumplimiento de una decisión judicial que pueda implicar la realización de la nave afectada.

El tribunal requerido deberá acceder a esa petición, sin más trámite, siempre que se acompañen antecedentes que constituyan presunción del derecho que se reclama. Si no fueren suficientes dichos antecedentes o el peticionario manifestare no poseerlos aún, el tribunal podrá exigir que se constituya garantía por los eventuales perjuicios que se causen si posteriormente resultare que su petición carecía de fundamentos.

Art. 1232. Para los efectos de este párrafo, los términos prohibición de zarpe, retención, arraigo e inmovilización, se consideran sinónimos. No se comprende dentro de estas expresiones el embargo de una nave decretado en procedimientos de apremio.

Art. 1233. La retención o arraigo de que trata este párrafo, podrá solicitarse también respecto del puerto o lugar donde se espera que la nave arribe.

Si el tribunal ante el cual se solicita el arraigo fuere competente para conocer de la acción que se pretende ejercitar, podrá pedirse que el arraigo o retención se practique en cualquier otro puerto al cual arribe la nave.

Art. 1234. Una nave podrá ser objeto de la medida precautoria especial de que trata este párrafo, en los siguientes casos:

a) Cuando la nave es el objeto material sobre el cual se ejerce el privilegio, o

b) Cuando el acreedor es titular de un privilegio sobre otra nave que pertenece al mismo dueño, o está sujeta a la misma administración, o es operada por esa misma persona.

Art. 1235. El arraigo o retención de una nave se cumplirá mediante notificación a la autoridad marítima del lugar en que aquélla se encuentre, o por oficio o notificación al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, si la nave no se encuentra dentro de la jurisdicción del tribunal que hubiere decretado la medida. No será necesaria notificación previa a la persona contra quien se solicita la medida.

En casos urgentes, podrá el tribunal comunicar el arraigo por telegrama, télex u otro medio fehaciente.

Cuando se tratare de una gestión prejudicial, el arraigo deberá además notificarse a la persona contra la cual se solicita, dentro del plazo de diez días contado desde la resolución que lo concedió. Este plazo podrá ser prorrogado por el tribunal, por motivos fundados.

La falta de notificación dentro del plazo referido o de la última de sus prórrogas, producirá la caducidad automática del arraigo decretado, lo que será comunicado de oficio a la respectiva autoridad marítima.

Art. 1236. Cuando se tratare de una gestión prejudicial precautoria, el solicitante deberá expresar la acción que se propone deducir y someramente sus fundamentos. Si la acción no se refiere a la tenencia o posesión de la nave sino al cobro de alguna prestación pecuniaria, el actor deberá señalar el monto y forma de garantía que estima suficiente para asegurar el resultado de la acción. Si la petición se formula simultáneamente con la demanda o en el curso del pleito, el actor indicará en ella su pretensión sobre el monto de la garantía y su forma de constitución.

Tan pronto como se hubiere proporcionado la garantía solicitada, el tribunal alzaré el arraigo sin más trámites. Procederá en igual forma si las partes estuvieren de acuerdo sobre dichos respectos. El tribunal podrá también calificar la suficiencia de la garantía que ofrezca el demandado, o dar tramitación incidental a esta materia. En todo caso, el monto de la garantía no podrá exceder al valor de la nave arraigada.

La garantía que se otorgue subrogará a la nave como objeto exclusivo del privilegio respectivo.

Art. 1237. La persona que ha constituido la garantía o a quien ella afecte, podrá solicitar en forma fundada y en cualquier momento, que se la modifique, reduzca o alce.

Las gestiones para alzar un arraigo no perjudican el derecho del peticionario para alegar u oponer posteriormente las excepciones o defensas que crea le competen. Tampoco se considerarán como renuncia al derecho de limitar responsabilidad conforme a los artículos 889 y siguientes.

Art. 1238. La solicitud de oposición a una retención o arraigo así como la de objeción al monto o forma de constitución de la garantía, se tramitarán como incidente y sin que su interposición suspenda los efectos de la resolución impugnada.

La petición sobre modificación, reducción o alzamiento de una garantía sustitutiva de un arraigo, se tramitará también como incidente.

Art. 1239. En lo no dispuesto en este párrafo o a falta de acuerdo de las partes, regirán para las medidas especiales de que aquí se trata, las normas sobre medidas prejudiciales y precautorias de los títulos IV y V del Libro II del Código de Procedimiento Civil.

Art. 1240. Las disposiciones de este párrafo no excluyen el ejercicio de otras medidas cautelares del derecho común que puedan corresponder a un acreedor para asegurar el resultado de su acción, o para los casos en que no se tratara de un crédito que goce de privilegio sobre una nave.

Título IX

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

1. De las protestas

Art. 1241. Para los efectos de este Libro, se entiende por protesta al acto mediante el cual una persona deja constancia del acaecimiento de hechos u omisiones relacionados con la navegación o el comercio marítimo que puedan afectar su responsabilidad, la de sus principales o dependientes, o bien, hace reserva de derechos o acciones que puedan emanar de dichos hechos u omisiones, respecto de las mismas personas aquí aludidas.

Art. 1242. Las protestas deben expresarse por escrito, de cualquier manera que permita acreditar su formulación.

La expresión por escrito comprenderá el télex, el telegrama o cualquier otro medio que registre o repita lo estampado por quien protesta en instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Art. 1243. Cuando la ley o la reglamentación respectiva dispongan que la protesta deba formularse ante la autoridad marítima, ella se hará mediante una presentación por escrito ante dicha autoridad. Esta presentación será eficaz para todos los demás efectos a que haya lugar.

2. De la unidad de cuenta y su conversión y de los intereses

Art. 1244. Cuando en este Libro se indique una cantidad o el valor de una indemnización en unidades de cuenta, o que deben establecerse en función de aquéllas, se entenderá por tal, a la unidad denominada Derecho Especial de Giro, definida por el Fondo Monetario Internacional o la que lo reemplace.

El valor del Derecho Especial de Giro se calculará según el método de evaluación, establecido por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones, a la fecha del cumplimiento de la obligación de que se trate.

La determinación de la equivalencia del Derecho Especial de Giro en moneda nacional, corresponderá al Banco Central de Chile.

Art. 1245. Las obligaciones de dinero devengarán interés corriente desde la constitución en mora del deudor, salvo que se hubiere pactado uno mayor. Las indemnizaciones devengarán también interés corriente, a contar del hecho que las origina.

Título X

DE LA PRESCRIPCION

Art. 1246. Las acciones para el cobro del pasaje y del flete, incluyendo sus accesorios, prescriben en el plazo de seis meses.

Este plazo se contará desde que la obligación se hubiere hecho exigible, según las respectivas estipulaciones de las partes o normas legales que regulen la materia, y en su defecto, desde el término del viaje para el cobro del pasaje y desde la fecha en que termina la entrega de las mercancías en el lugar de destino o en la fecha en que debieron entregarse, según sea el caso.

Art. 1247. La acción para que se declare una avería común, prescribe en el término de seis meses, contado desde la fecha de entrega de las mercancías o desde que se pone término al viaje.

A su vez, la acción para exigir el cobro de la contribución, prescribe en seis meses desde que se ha comunicado la emisión de la liquidación de la avería común. Pero, cuando ésta ha sido impugnada en su legitimidad, los seis meses correrán para el impugnante desde la terminación del juicio.

Art. 1248. Prescriben en dos años todas las demás acciones que procedan de las obligaciones de que trata este Libro, a las que no se les haya señalado un plazo especial.

Art. 1249. El tiempo de prescripción se contará:

1- En los contratos de fletamento:

a) Si fueren a casco desnudo o por tiempo, desde la fecha de vencimiento del contrato o de interrupción definitiva de su ejecución, y

b) Si se trata de un fletamento por viaje, desde la fecha prevista para su término, o desde la fecha en que el contrato se hubiere resuelto o rescindido.

2- En los contratos de transporte marítimo, desde el día en que termina la entrega de las mercancías por el porteador, o de parte de ellas, o cuando no hubo entrega, desde el término del último día en que debieron haberse entregado.

No obstante, la persona declarada responsable podrá ejercitar la acción de repetición que le corresponda, aun después de expirado dicho plazo de prescripción. Para ello, dispondrá de un plazo de seis meses, contado desde la fecha en que haya satisfecho voluntariamente la reclamación o haya sido condenado por sentencia firme a pagar en virtud de una acción ejercitada en su contra.

3- En el contrato de pasaje:

a) En las acciones de resarcimiento por daños y de perjuicios por lesiones a un pasajero, o por la pérdida o daños del equipaje desde la fecha del desembarco del pasajero;

b) En caso de muerte de un pasajero ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que debió desembarcar;

c) Si el fallecimiento ocurre con posterioridad al desembarco, pero a causa de lesiones sufridas durante el transporte, desde la fecha del fallecimiento, pero sin que el plazo total pueda exceder de tres años, contado desde el desembarco.

El plazo de prescripción de dos años para las acciones que se mencionan en las tres letras anteriores, se aplicará sea que la acción se fundamente en una responsabilidad contractual o extracontractual del transportador o sus dependientes, y

d) En el cobro de indemnizaciones por resolución del contrato de pasaje, el plazo de seis meses se contará desde la cancelación del viaje o desde que ocurrieron los hechos que impiden su realización o continuación.

4- En caso de abordaje, el plazo se contará desde la fecha del accidente.

Sin embargo, el tiempo de prescripción será de tres años, si la nave responsable no pudo ser retenida o demandada mientras se encontraba dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, por haberlas abandonado después del abordaje sin recalar en algún puerto de la República.

5- En el cobro de servicios de auxilio, el plazo se computará desde el día en que las operaciones respectivas quedaron terminadas, y

6- El plazo de prescripción de la acción que compete al naviero, dueño u operador para repetir de los demás beneficiados con los auxilios, sólo correrá desde que hubieren sido condenados a pagar por sentencia a firme o hayan pagado voluntariamente la remuneración o compensación por los servicios al asistente.

Art. 1250. Podrá interrumpirse sucesivamente el plazo de prescripción mediante declaración escrita de la persona a cuyo favor corra, pero comenzará a correr nuevamente a contar de la fecha de la última declaración.

LIBRO IV

DE LAS QUIEBRAS

Título Final

DE LA OBSERVANCIA DE ESTE CODIGO

Artículo Final. El presente Código comenzará a regir desde el 1- de enero de 1867, y en esa fecha quedarán derogadas, aun en la parte que no fueren contrarias a él, las leyes preexistentes sobre todas las materias que en él se tratan, en cuanto puedan afectar los asuntos mercantiles.

FIN DEL CODIGO DE COMERCIO

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévese a efecto en todas sus partes como ley de la República.- JOSE JOAQUIN PEREZ.- Federico Errázuriz.