

así como la primera ha de realizarse dentro de cierto plazo señalado por la misma ley, la segunda no tiene señalado para su cumplimiento un plazo determinado y, por tanto, es necesario el requerimiento del acreedor —socio saliente— para poner en mora a la sociedad, que, aun después de haber cumplido temporáneamente la primera obligación, no realiza lo mismo con la segunda.

La determinación de la cuota —contenido económico de la obligación de la sociedad— es una operación técnico-contable que requiere unos determinados conocimientos de esta índole, mientras que la liquidación hace referencia, según el autor, a un acto jurídico que exige, por tanto, en quien lo realiza una determinada cualidad jurídica, que es justamente la legitimación. Por lo tanto, cuando la persona legitimada para esta última operación reúne las cualidades técnicas necesarias, una misma persona puede encargarse de las dos tareas. La determinación de la cuota, tiene como uno de sus presupuestos la redacción del balance de liquidación, al que no son aplicables en bloque las normas que, para la formación del balance en la sociedad anónima, se dictan, que es un balance de ejercicio.

El balance de determinación de cuota —denominación especial que justifica Innocenti por su trascendencia— persigue, como todas las normas del instituto examinado, la tutela del interés de los socios. Más que a la forma de redactar el balance, ha de atenderse a su contenido: «todos los elementos patrimoniales, tanto del activo como del pasivo social, según su efectivo valor en el día de la cesación parcial de la relación societaria, así como la indicación de la ganancia de la pérdida en la misma fecha», han de constar en este documento. Innocenti, después de advertir que las opiniones de los autores adolecen del defecto de no determinar cuándo una operación debe entenderse concluida, entiende que, aplicado su concepto a este concreto tema de la liquidación del socio excluido, son aquellas que, ya iniciadas, no se han traducido, sin embargo, —o sólo se han traducido en parte— en variaciones patrimoniales, cuantitativas o cualitativas, cuando de ello sean susceptibles.

El libro termina con un capítulo, en el que después de la crítica de las opiniones mantenidas por los autores, expone el autor la suya sobre el fundamento de la institución: la conservación de los valores jurídicos encarnados en la organización societaria para hacer posible la consecución del fin social.

JUSTINO DUQUE

**JAUFFRET, E.:** «L'action en responsabilité dans le transport des marchandises par mer». París, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1957, 96 págs.

La orientación actual —señala Jauffret— en los estudios de Derecho marítimo señala la preferencia hacia los «problemas menores», esto es, de carácter más acusadamente técnico que los «vastos problemas» sobre abandono, privilegios... Esta predilección actual por este género de cuestiones se explica, según el autor —abogado en Marsella—, por la influencia de

dos órdenes de consideraciones. En primer término, la obra de la jurisprudencia —que, a fuerza de tanteos, a veces contradictorios, ha unificado sus soluciones sobre aquellos puntos— y la del legislador —que, con la ley de 2 de abril de 1936 sobre el transporte por mar de mercaderías, ha sometido toda esta materia al orden público impidiendo en lo sucesivo cualquier derogación convencional— han inducido a las partes litigantes a someter sus controversias a los organismos paritarios de arbitraje (Comité Central de Armadores de Francia, Comité Central de Aseguradores marítimos...) tanto en un orden nacional como local. Por otra parte, al no ser ya posible la invocación —a consecuencia del carácter absoluto de este ordenamiento— de las cláusulas exoneradoras insertas en los conocimientos, han tenido que invocar los demandados por el incumplimiento de sus obligaciones la falta de legitimación para detener las demandas que los destinatarios proponían contra ellos. Ante esta situación la jurisprudencia —cuya evolución es seguida detalladamente en cada cuestión de las propuestas— ha acudido a los principios del derecho común para fundar la responsabilidad de ciertos auxiliares del transportista marítimo, asimilando de una manera más acusada que hasta ahora lo había sido, el contrato de transporte marítimo al de transporte terrestre.

El libro, pues, se dedica enteramente a fijar la legitimación —activa y pasiva— de las personas que intervienen en las distintas fases del transporte marítimo en el ejercicio de la acción de responsabilidad. La complejidad de la técnica del transporte marítimo deshace la aparente simplicidad de la cuestión, puesto que, junto al propietario de las mercancías transportadas y del transportista, aparecen otros personajes que, o bien les auxilian en sus operaciones, o bien les sustituyen totalmente. Al lado de estas razones —que pudiéramos llamar permanentes— existen otras ocasionales, que, al compás de la evolución del Derecho marítimo, han puesto la cuestión examinada por Jauffret en un primer plano. Son las ya mencionadas.

La primera parte de la exposición, arrancando del fundamento de los derechos que el destinatario tiene, se ocupa de las personas que pueden ejercer la acción de responsabilidad por los daños sufridos por las mercancías transportadas. El fundamento de los derechos del destinatario —cuestión derivada de su ausencia en la fase constitutiva del contrato— no puede hallarse mediante la aplicación mecánica de la jurisprudencia que, basándose en la teoría del contrato a favor de tercero, ha establecido continuamente para el transporte terrestre la existencia de la legitimación tanto para el destinatario como para el cargador. En materia marítima, la solución no puede ser idéntica —señala Jauffret— porque la existencia del conocimiento provoca el nacimiento de un derecho propio a favor del destinatario, al que, según los artículos 3 y 6 de la ley de 1936, no pueden oponérsele las excepciones derivadas de la carta de porte y que configuran la relación cargador-transportista. Por tanto, el transportista debe, para eximirse de responsabilidad, examinar, en el momento de la recepción, el número, peso y calidad de los bultos entregados, porque, de otra manera, él responde frente al destinatario cuando las mercancías, al ser entregadas, no coinciden en aquellos puntos con la descripción del co-

nocimiento. Sólo podrá dirigirse contra el cargador. Este, por su parte, podrá, si tiene algún interés legítimo, ejercitar la acción de responsabilidad, mediante la subrogación de los derechos del destinatario convirtiéndose en endosatario del conocimiento o en apoderado del destinatario para litigar en su nombre.

Mayor interés presenta la determinación de la legitimación pasiva. Las relaciones de los terceros portadores del conocimiento frente al propietario-armador, en el tema de la responsabilidad, ha sido enfocado por la jurisprudencia en dos etapas. El estado de la primera puede sintetizarse, como hace Jauffret, en el sentido de que el portador del conocimiento puede dirigirse contra el propietario-armador cuando el daño sea la consecuencia de una falta, sin investigar si el capitán estaba sometido o no a la autoridad del armador. En la segunda fase, el armador es irresponsable, salvo que las pérdidas y averías sean consecuencia de una disposición defectuosa del navío o de una falta delictual o cuasi-delictual del propietario.

La responsabilidad de los auxiliares del transportista ha establecerse con distintos criterios, según se trate de auxiliares independientes o dependientes. Para aquéllos —partiendo del principio de que el Derecho siente repugnancia a dejar un daño sin el correspondiente responsable— es necesario establecer previamente cuándo la actividad del transportista cesa.

La legitimación pasiva del capitán para ser demandado por daños en las mercancías cargadas es una cuestión confusa, debido, en primer término, al hecho de que el capitán puede ser demandado en vez del naviero. y, además, al rigor de los textos del Código de comercio francés. El artículo 221 establece la responsabilidad del capitán por los daños que, interviniendo faltas incluso ligeras, se produzcan en las mercancías cargadas. Pero la jurisprudencia, desde un punto de vista general, se ha esforzado en mitigar las consecuencias rigurosas de este texto. El artículo 22 establece la responsabilidad del capitán por las mercancías cargadas. La jurisprudencia, en un primer período, admite esta responsabilidad, hasta el extremo de que, siendo presunta la falta, el naviero, si se había exonerado en el conocimiento de la responsabilidad por la falta del capitán, no tenía que probar esta falta ni su relación causal con el daño sufrido por las mercancías. Pero en una segunda fase, tanto desde un punto de vista equitativo como interpretativo —literal e histórico— la jurisprudencia declara exento de responsabilidad al capitán fuera del caso en que hubiera habido falta por su parte. Igualmente a este resultado contribuye la existencia de un uso al que, a falta de convención contraria, se entiende que las partes han querido referirse.

En cuanto a los consignatarios del naviero, la jurisprudencia ha realizado, en su evolución, un «ingenioso esfuerzo» para fundamentar la responsabilidad del consignatario, pues, una vez partido el naviero del puerto de descarga, el reclamante se encuentra frente a un responsable ilusorio. La casación, dirimiendo la discordia surgida entre los Tribunales del Havre y de Marsella, ha declarado, por fin, que, actuando el consignatario, en las operaciones de descarga, por cuenta del reclamante, lo es personalmente responsables por las averías sobrevenidas entre el momento en que la mercancía es descargada y el de la entrega. Por tanto, la diferencia, frente

a la anterior posición jurisprudencial, reside en que, actualmente, el consignatario no es responsable personalmente de las averías anteriores a la descarga si ha hecho la oportuna reserva.

La diferenciación de las figuras del transitario —mandatario del cargador que responde de su falta, pero no de la del transportista, salvo que le haya escogido notoriamente incapaz— y del comisionista de transportes —que, contrae, frente al remitente, la misma obligación que el transportista y responde de la buena llegada de la mercancía salvo caso fortuito o fuerza mayor— fuerza a realizar el correspondiente análisis que permita hallar el criterio que esta diferenciación —de tal importancia— permita hacer. Un indicio de la voluntad de las partes se encuentra generalmente, en la manera de pactar el precio.

Por fin, el caso de transportes sucesivos presenta los temas fundamentales no sólo de la posibilidad de excluir el primer transportista su responsabilidad por los daños sufridos por las mercancías durante el transporte de los portadores sucesivos, sino también el de la admisibilidad de la acción frente al último transportista y el de la posible limitación de su responsabilidad al precio que recibe por el transporte —rechazada por la jurisprudencia.

JUSTINO DUQUE

**KRAUSS, Günther:** «*Staatsrecht des Bundes und der Länder*». Essen, 1956. Sozialwissenschaftlicher Verlag Essen. Un volumen de 85 págs.

La nueva colección de la «*Sozialwissenschaftliches Akademiestudium*» presenta su primer libro bajo el título fundamental «*Staatsrecht*». Se trata de una jugosa obra de Derecho político, útil para el civilista, realizada por el ilustre jurista doctor Krauss, profesor de la Escuela de Administración local de Bonn, el cual ha realizado un labor de síntesis en su manual verdaderamente ejemplar. No es un compendio más, dentro de la magnífica literatura pedagógica alemana, que los alumnos tienen a su disposición para adquirir un conocimiento elemental del campo que pretenden descubrir y aprender, sino que es una obra maestra en la que se ha vertido una inteligente y laboriosa experiencia, como la del doctor Krauss, a lo largo de su vida profesional y universitaria. Conceder magnífico de la literatura inglesa, francesa e italiana, a la par que gran hispanista, hay que añadir su preparación profesional que avalan los conocimientos de la especialidad a que se dedica.

Además de la importancia que para todo jurista tiene el conocimiento del Derecho público, y especialmente de los órganos de un Estado determinado, muchas más adquiere cuando se rozan y exponen materias comunes como las que se refieren a los derechos de la persona en la comunidad social, los cuales alcanzan una importancia en la sede general del Derecho privado. Y para el civilista, en esta época de crisis de los viejos moldes, es muy aleccionador, e incluso ejemplar, el contemplar la ecuanimidad y serenidad de juicio, al mismo tiempo que advertir una nueva estructuración de los derechos y deberes fundamentales del ciudadano. Tal