

exista; cuál sea su naturaleza y su medida corresponde a las partes establecerlo en la póliza.

En el estudio de la cuestión, siempre difícil, del nexo de causalidad entre evento y siniestro nos muestra el autor un pleno dominio de la materia y una rara claridad de exposición en el análisis de las diversas teorías que pretenden dar solución al llamado problema de la causalidad: 1.º Teoría de la equivalencia de las condiciones o de la "conditio sine qua non". 2.º Teoría de la causalidad adecuada; y 3.º Teoría de la causalidad regular.

La conclusión, efectos y extinción del contrato se estudian en el capítulo IV. En lo tocante a la conclusión, son dignas de tenerse en cuenta las consideraciones del autor respecto a los problemas vivos que plantean las declaraciones inexactas y las reticencias de los contratantes.

Después de apuntar el contenido del contrato, se estudia la extinción y renovación del mismo.

Se cierra la obra con un apéndice en el que se recoge la "Poliza di assicurazione cumulativa infortuni" tipo, concordada en 1941 entre las Compañías de este ramo, y cuyas principales cláusulas vienen reproducidas también en las recientes pólizas individuales.

E. VERDERA y TUELLS

**FERRARINI, Sergio.**—*"L'impresa di navigazione"*.—Ed. Dott. A. Guiffré, Milano, 1945.—I, XII + 204 págs.; II, 182 págs.

Después de un prolongado silencio impuesto por las difíciles circunstancias que han perturbado la brillante producción científica italiana, la Colección de "Monografie di Diritto della navigazione", recopiladas por el Prof. A. Lefebvre D'Ovidio, ha iniciado nuevamente su publicación. Y, en estos momentos de laboriosa reconstrucción nacional, le ha correspondido al Prof. Ferrarini el indudable honor de proseguir una trayectoria provisionalmente truncada, con una monografía sobre el Derecho italiano de la navegación, a la que siguió "I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile", Roma, 1947.

La tarea emprendida por el autor tropieza necesariamente con serias dificultades, entre las que destaca la falta de publicación de los reglamentos para la aplicación de la Ley. Y así Ferrarini, como anteriormente Scialoja en su "Curso", sólo puede referirse al proyecto de reglamento para la ejecución del Código de la Navegación, que ya en junio de 1943 esperaba ser sancionado.

El primero de los cinco amplios capítulos en que se divide la obra está consagrado al estudio de la empresa de la navegación, desde el punto de vista de su encuadramiento sistemático, y, en él, se llega a la conclusión de que existe una indudable conexión en lo que toca a la disciplina general de la producción, y separación en lo referente a los fines y caracteres peculiares de la empresa de navegación. Y ya en el ámbito de este derecho especial, cree el autor que el carácter preponderante con que aparece la empresa en el Código de la navegación, indica que la noción de empresa

para aquél no se deduce solamente a las disposiciones del Código dedicadas a ella, sino que hay que reconstruirla en una visión más amplia en que esté considerada armónicamente en la unidad de las normas del derecho privado, y del público, referentes tanto a ella como a sus elementos singulares.

Estas previas conclusiones sistemáticas vienen, por otra parte, a precisar el contenido y límites del estudio. Realmente, como nos advierte el mismo autor, no es posible tratar en una obra monográfica la empresa de navegación orgánicamente, en todos sus múltiples aspectos y desenvolvimientos, ya que ello llevaría necesariamente a una exposición completa del Derecho y de la Navegación sobre la fecunda base de la empresa. Una necesaria limitación, evidente en esta clase de trabajos, lleva al autor al estudio de determinadas cuestiones concretas, limitándose en los más de los casos a rápidas referencias a reglas e instituciones del Derecho de la navegación.

En el capítulo II, consagrado a la noción de empresa de navegación, se parte de una revisión crítica de la densa y sugestiva doctrina de la empresa, uno de los modernos caballos de batalla de nuestra ciencia. Aún cuando ve en el C. c. una noción esencialmente unitaria de "empresa" y "azienda", cree es preciso fijar la relación entre ambos términos, que son, dice, aspectos respectivamente subjetivo y objetivo del mismo fenómeno.

La "azienda" es el complejo organizado de instrumentos, personales y reales, y de relaciones en su resultante objetiva; empresa es este mismo conjunto en ejercicio.

Después de estas necesarias precisiones conceptuales y terminológicas, en que el autor fija su propia posición en esta debatida materia, aborda la noción de empresa de navegación, observando que el Código de la navegación emplea el término empresa tanto para referirse a la empresa económica en general como a la empresa de navegación.

Con respecto a la fundamental cuestión de la responsabilidad del armador, el nuevo Código de la navegación, apartándose del sistema del abandono a los acreedores, se ha inclinado por el de la limitación del del débito, aunque siguiendo distinto sistema para la navegación marítima que para la aérea. Sobre esta base legal, el autor critica aquellas doctrinas que afirman la autonomía patrimonial de la empresa-nave y su personificación, sosteniendo que el nuevo sistema no permite continuar hablando de patrimonio naval separado del terrestre del armador.

La figura del empresario o armador nos viene delineada a través de la contraposición de dos aspectos: el dinámico de la explotación de la nave o aeronave y el estático de la propiedad. En otras palabras, contraponiendo la figura del propietario a la del empresario, posible desde el momento en que ambas figuras no coinciden necesariamente.

Fiel a esta distinción apunta Ferrarini el concepto de armador y delimita los supuestos, no siempre claros, de arrendamiento de nave y arrendamiento de empresa de navegación, fletamento y transporte y, por último, la empresa de navegación como forma típica y esencial de la explotación de la nave o aeronave.

La última parte de este denso capítulo se consagra al estudio de la

responsabilidad del armador como jefe de la empresa de navegación, criticando la doctrina de la responsabilidad objetiva.

Estudada la empresa de navegación individual, el autor se refiere a la sociedad de armamento entre copropietarios, y, en general, a la empresa de navegación colectiva, en sus diversas modalidades: sociedad mercantil, comunión de gestión y asociación no reconocida, señalando quién asume la figura de armador en cada uno de estos supuestos y deteniéndose especialmente en la sociedad de armamento.

La publicidad de la empresa, en general, responde a la necesidad de que los terceros conozcan quién es el empresario, así como cuantos datos puedan interesar en sus relaciones comerciales. En el caso concreto de la empresa de navegación, la particularidad consiste en la necesidad de que conste especialmente si el armador es, además, propietario de la nave. Esta interesante materia es objeto de estudio en el capítulo IV de la obra, en el que después de apuntarse el origen y evolución de la publicidad en las diversas reglamentaciones anteriores al Código de la navegación, se analizan las disposiciones contenidas en éste, especialmente en lo relativo a la declaración del armador en sus múltiples aspectos, la organización de la publicidad y, finalmente, sus efectos. La publicidad de la sociedad de armamentos y del poder conferido al consignatario se estudian en la última parte del capítulo.

Se cierra la obra con el capítulo relativo a la empresa de navegación y a la sociedad de armamento, como tipo especial de sociedad comercial y los cuidados índices, de materias y autores.

E. VERDERA Y TUELLS

**FERRER CORREIA, Antonio de Arruda.**—“Sociedades ficticias e unipessoais”.—Coimbra, 1948.

Es Ferrer Correia, profesor de Derecho mercantil e internacional privado de Coimbra, la primera figura de la escuela que dirige el civilista de aquella Universidad—a quien dedica esta monografía—, Domingues de Andrade, orientada en el método de la jurisprudencia de los intereses. A ella se debe una renovación de los estudios jurídico-privados de Portugal, que hoy han adquirido transcendencia y relieve insospechado merced a su solidez científica y a la relevancia del fin práctico del Derecho que en ellos se preconiza.

Es autor de un famoso estudio sobre *Erro e interpretação na teoria do negocio jurídico* (Coimbra, 1939) y también de varios artículos publicados en diferentes revistas, especialmente en la de *Direito e Estudos Sociais*, a cuyo Consejo de redacción pertenece.

Y viene a consolidar su prestigio con esta magnífica obra, aparecida a mediados de abril, de la que vamos a hacer una amplia referencia.

Indica Ferrer en la introducción que va a estudiar un fenómeno frecuente de la vida económica moderna que por su singularidad parece estar al margen de toda previsión y protección legal: la existencia de Sociedades comerciales bajo el exclusivo control de una sola persona.