

## SEGUNDA PARTE

### DEL COMERCIO MARÍTIMO

#### CAPITULO I.

De las naves.—Modo de adquirir las naves.—Obligaciones que produce el dominio de las naves.— De los navieros.—Obligaciones generales de los navieros.

Entiéndese por *nave* en derecho toda embarcacion, cualquiera que sea su porte, clase, y arboladura, de remo, vela ó vapor, destinada al comercio maritimo, siempre que no sea accesoria de otra como la lancha de un buque. En la nave van comprendidos los aparejos, siempre que sean indispensables para las maniobras como son los mástiles, velas, áncoras, pero no el armamento y vituallas, es decir, las municiones de boca y guerra; de tal manera que vendiéndose ó hipotecándose la nave, van comprendidos en la venta tambien los antedichos aparejos.

Las naves para todos los efectos de derecho son calificadas de bienes muebles.

Su propiedad se adquiere por los medios co-

ocuidos en derecho para todas las demás causas. Estos medios son: la construccion, la sucesion, la donacion entre vivos, la testamentaria, la permuta, la venta voluntaria ó judicial, la prescripcion, el naufragio en ciertos casos, y la presa marítima en algunos otros.

Cuando la nave se adquiera por el primer medio, es decir, por construccion, son libres sus dueños de verificar esta como mejor les plazca, con sujecion á las Ordenanzas de marina y sin que puedan aparejarla á no hacer constar por una visita de peritos, nombrados por la autoridad competente, que se halla en buen estado para la navegacion.

Adquiriéndose por sucesion, donacion entre vivos, testamentaria, venta voluntaria, y en general, siempre que haya traslacion de dominio, cualquiera que sea el modo en que se haga, ha de constar por escritura pública, que se otorgará ante el escribano de marina, si alguno de los contrayentes corresponde á esta jurisdiccion, otorgándose en otro caso por diferente escribania y presentando en la de marina copia auténtica, sin la cual no constará la legítima propiedad, ni podrá matricularse ni navegar la embarcacion.

Si la adquisicion se verificase por venta esta no podrá realizarse sino por sus legítimos poseedores; no siendo válida la enajenacion si la hiciese el capitán, no estando especialmente autorizado para ello ó inutilizándose la nave en el

vaje y autorizando la venta el Tribunal de Comercio ó el juez ordinario si no hubiese tribunal en el punto donde la nave se inutilizare. En todo caso la venta no es válida si se hiciere á extranjeros no naturalizados.

Si la nave no perteneciese á un solo propietario, y uno de los condeños quisiese enajenar su parte, los demás partícipes tendrán el derecho de tanteo, proponiéndolo en el término preciso de tres días posteriores á la celebración de la venta, y consignando en el acto el precio de ella.

Adquiriéndose por prescripción, la propiedad de la nave no puede atribuirse por la posesión, si esta no hubiera sido continua por espacio de treinta años.

Tambien puede adquirirse el dominio de la nave mediante naufragio si el dueño de ella se desentendiese, sacándose entonces á pública subasta y pudiendo el que la adquiera por este medio matricularla y abanderizarla. (*Real orden de 4 de mayo de 1848.*)

Por último, en caso de guerra con otra nación, podrá adquirirse el dominio de la nave por aquellas personas que hubiesen obtenido patente de corso.

Las naves podrán adquirirse indistintamente por toda persona que segun las leyes civiles tenga capacidad para adquirir, siempre que sea española ó con carta de naturalización. Los extranjeros no naturalizados, como queda dicho,

no pueden adquirir el dominio de una nave, si por sucesion, donacion entre vivos ó otro titulo gratuito la adquiriesen, se considerará legitima la adquisicion; pero estarán obligados á enajenarla en el término preciso de treinta dias á contar desde el en que recayó en su favor la propiedad, bajo pena de confiscacion.

Sea cualquiera la persona que construya una nave ó que la adquiera por los medios antes señalados, es obligacion suya atenerse á lo dispuesto en las Ordenanzas maritimas, en punto á las solemnidades necesarias para hacer las escrituras, equipos, tripulacion y armamento.

No basta adquirir el dominio de la nave ni tener legitimamente su propiedad por cualquier titulo para ser naviero, esto es, para poder gozar la facultad de expedicion.

Menester es además para poseer tal titulo que el dueño tenga la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio. Mediante este requisito y el de inscribirse necesariamente en la matricula de comercio de su provincia, puede el propietario de una nave habilitarla para la navegacion. Aun dispensado está por la ley de ser propietario de ella si reune las otras dos circunstancias y goza del usufructo ó ha adquirido el derecho de utilizarse de aquella por cualquier otro titulo.

Al naviero, pues, como queda dicho, corresponde privativamente hacer todos los contratos relativos á la nave, su administracion y fletamiento.

No siempre es uno solo el naviero; sucede á veces que perteneciendo la nave á varias personas comerciantes é inscritas en el registro público, todas ellas se obligan á administrarla en calidad de navieros. En este caso las deliberaciones se acordarán por mayoría, entendiéndose que la mayoría no depende del número de votantes sino del interés que tengan en la nave, formándola de esta manera las partes de propiedad que compongan mas de la mitad de su valor. Esta regla, sin embargo, admite una excepcion. Cuando se trate de reparacion en la nave, basta que cualquiera participe la exija para que todos estén obligados á proveer de fondos suficientes para que se verifique; y si alguno no lo hiciese á los quince dias de ser para ello requerido judicialmente, y todos ó algunos de los demás lo supliese, tendrá derecho el que haga el suplemento á que se le trasfiera el dominio de la parte que correspondia al que no hizo la provision de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á este correspondiese antes de hacerse la reparacion.

El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contrae el capitán para reparar, habilitar y aprovisionar la nave, y no podia por menos de suceder así tratándose de la persona encargada privativamente de su administracion.

Igualmente responde el naviero de las indemnizaciones que en favor de tercero produzca la conducta del capitán en la custodia de los

c. 653. efectos que cargó en la nave, salvándose de ello solo cuando haga abandono de la misma con todas sus pertenencias y los fletes devengados en el viaje.

c. 654. Es obligacion del naviero indemnizar al capitán de cuantos suplementos haya hecho con fondos propios ó ajenos en utilidad de la nave, siempre que no se haya estralimitado de las instrucciones que se le hubieren dado ó de las facultades que legitimamente le competen.

c. 655. Es asimismo de su obligacion no contratar ni admitir mas carga que la correspondiente á la cavidad de la nave, segun matricula, indemnizando á los cargadores de los perjuicios que se les siguieren de obrar de un modo contrario.

## CAPITULO II.

De los capitanes.—Capacidad legal para ser capitan.—Su nombramiento.—Obligaciones que sobre él pesan.—Derechos que le competen.

c. 656. El capitan es el jefe de la nave, á quien toda la tripulacion debe obedecer.

No siendo el naviero el que desempeñe el cargo de capitan, este es un mandatario suyo; pero la naturaleza del mandato es tal en este caso, que no solo hay que atender á los intereses privados del naviero sino á los de la sociedad entera. Jefe supremo el capitan de la nave y de su tripulacion en medio del Océano, teniendo bajo su direccion las maniobras, que mal dirigidas pueden causar la perdida del buque, la de

los efectos que conduce, y lo que es aun mas sagrado, la vida de los pasajeros y la del equipaje, necesario es que este auxiliar del comercio maritimo sea objeto de una responsabilidad muy estrecha. La ley empieza, como es natural, por exigir ciertas condiciones al que ha de dedicarse al mando de un buque.

Primeramente ha de ser natural y vecino de c. 654.  
los reinos de España, no pudiendo serlo los extranjeros sino tienen carta de naturaleza, y aun en este caso deberán además prestar fianza equivalente por lo menos á la mitad del valor de la nave que capitaneen.

En segundo lugar, el capitán ha de ser persona idónea para contratar y obligarse.

En tercer lugar, se sujetará á lo prevenido c. 655.  
en las Ordenanzas de marina acerca de su pericia en el arte de la navegacion, exámen y demás requisitos necesarios para ejercer este cargo.

En cuarto lugar, es necesario que el capitán c. 656.  
no haya sido condenado por haber obrado con dolo en el ejercicio de sus funciones, pues en este caso es inhábil para obtener cargo alguno en las naves.

Los capitanes naturales de España solo es- c. 657.  
tarán obligados á prestar fianzas en el caso de exigirlas el naviero y no en otro alguno.

El naviero no podrá ejercer el cargo de capitan á menos que no tenga patente de tal. Si careciese de ella y se reservase ejercer la capitanía de las naves, se limitará á la administra- c. 658.

con economía de coste, valiéndose de un capitán aprobado y autorizado para quanto corresponda á la navegación.

El nombramiento del capitán y su ajuste debe hacerse por el naviero, y si hubiese copartícipes en la propiedad de la nave, se hará dicho nombramiento por la mayoría de todos los partícipes, y ya sabemos la manera de componer la mayoría entre estos.

Teniendo los cuatro requisitos que hemos indicado sobre capacidad, los navieros podrán desempeñar por sí mismos los oficios de capitán ó maestre de sus naves, sin que lo impida la repugnancia de ningun propietario, á menos que no sea matriculado, cualidad que le hará ser preferido. Si lo solicitaren dos copropietarios matriculados, se preferirá el que tenga mas interés en el buque, y si ambos lo tuviesen igual, se sorteará el que haya de serlo.

Despues de hecho el nombramiento de capitán podrá revocarse en los casos siguientes:  
1.<sup>º</sup> Antes de hacerse el buque á la vela puede el naviero despedir al capitán cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándole los sueldos devengados segun su contrata, sin otra indemnizacion. 2.<sup>º</sup> Durante el viaje, abonándole entonces su salario hasta que regrese al puerto donde se hizo el ajuste, á no haber cometido delito que diera causa justa para despedirle ó lo inhabilitara para desempeñar su oficio. 3.<sup>º</sup> Podrá despedirse tambien al capitán, aun

cuando tenga tiempo ó viaje determinado. siempre que mediare hurto, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó al cargamento por dolo ó negligencia manifiesta ó probada. 4.<sup>º</sup> Si el capitán fuese copropietario del buque podrá ser despedido por el naviero reintegrándole el valor de su porcion social, que en defecto de convenio de las partes se estimará por peritos nombrados por ellos mismos, ó de oficio si no lo verificaren. Sin embargo de esto, si el capitán copropietario hubiese obtenido el mando de la nave por pacto especial del acta de sociedad no se le podrá privar de su cargo sin causa grave.

Todo contrato entre el naviero y el capitán c. 655 caduca en caso de venta de las naves, reservándose, no obstante, á este su derecho por la indemnizacion que le corresponda, segun lo pactado con el naviero, quedando obligada al pago de esta indemnizacion la nave vendida.

Es obligacion del capitán llevar asiento formal de la administracion de la nave y ocurrencias de la navegacion en tres libros encuadernados y foliados, cuyas hojas se rubricarán por el capitán del puerto de la matricula de la nave. En el primero, titulado *de cargamentos*, se anotará la entrada y salida de todas las mercaderías que se carguen en la nave, con expresion de las marcas y números de los bultos, nombres de cargadores y consignatarios, puertos de carga y de descarga y fletes que devengaren: asi como

tambien los nombres, procedencia y destino de cuantos pasajeros viajen en el buque. En el segundo, con el titulo de *libro de cuenta y razon*, se llevará la de los intereses de la nave, sentando el capitán cuanto perciba y sufrague sea por el concepto que quiera: como igualmente los nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulacion, sueldos respectivos, cantidades que reciben por razon de ellos y consignaciones que dejan hechas para sus familias. En el tercero, bajo el nombre de *diario de navegacion*, se asentaran dia por dia todos los acontecimientos del viaje y las resoluciones sobre la nave ó el cargamento que exija el acuerdo de los oficiales de ella.

c. 642. El capitán debe tomar por si las disposiciones convenientes á fin de que la nave se mantenga pertrechada, provista y municionada, comprando á este efecto lo que considere de absoluta necesidad, cuando no le permitan las circunstancias solicitar préviamente las instrucciones del naviero.

c. 648. Debe tambien, antes de poner la nave á la carga, hacer un reconocimiento prolijo de su estado, acompañándole los oficiales y dos maestros de carpinteria y calafateria, y hallándola corriente para la navegacion que haya de emprender, se hará así constar por acuerdo en el diario de navegacion; en el caso contrario se suspenderá el viaje hasta que se practiquen las convenientes reparaciones.

Con el propio objeto de seguridad no permitirá el capitán poner carga sobre cubierta sin que consientan en ello todos los cargadores, el mismo naviero y los oficiales, siendo bastante á impedirlo el que cualquiera de ellos se resista, aunque consientan los demás.

Es obligación del capitán, mientras se está cargando la nave, mantenerse en ella con toda su tripulación.

Una vez ya de viaje, el capitán no pernoctará c. 649. fuera de la nave sino por ocupación grave en servicio de la misma, y nunca por negocios particulares, y no podrá desampararla en ningún caso á la entrada y salida de los puertos y ríos.

Falleciendo algun pasajero ó individuo de la c. 647. tripulación durante la navegación, debe el capitán poner en buena custodia los papeles y pertenencias del difunto, formando un inventario exacto de todo ello, con presencia de dos testigos, que serán también pasajeros si los hubiere, y si no individuos de la tripulación.

Es obligación del capitán seguir el rumbo prefijado y no hacer arribada sino en el puerto para donde se pactó el viaje. En caso de peligro, c. 650. en consecuencia del cual sea forzosa la arribada, se presentará el capitán que llegue á un puerto extranjero al cónsul español en las veinticuatro horas siguientes á haberle dado plática, y declarará ante el mismo el nombre, matrícula, procedencia y destino de su buque, de las mercaderías que componen su carga y las causas de

S. La arribada, recogiendo certificación de haberlo así verificado y de las épocas de su arribo y partida. Si la arribada fuese á territorio español practicará las mismas diligencias ante el capitán del puerto. Mas si la arribada procediere de culpa, negligencia ó impericia del capitán, será responsable de los gastos y perjuicios que de ella se sigan al naviero y á los cargadores.

C. 634. No le es permitido sin permiso del naviero cargar ni permitir cargar á ninguno de la tripulacion mercadería alguna por su cuenta, ni hacer pacto alguno con los cargadores que ceda en beneficio particular suyo, ni hacer de cuenta propia negocio alguno separado navegando á flete comun ó al tercio, ni dejar de cumplir su empeño una vez concertado para el viaje, ni hacerse sustituir por otra persona en el desempeño de su encargo sin consentimiento del naviero.

C. 635. Ocurriendo naufragio y salvándose el capitán solo ó con parte de la tripulacion, hará relacion jurada del suceso ante la autoridad mas inmediata; comprobada esta con la declaracion jurada de la tripulacion y pasajeros que se hubieren salvado, se le entregará el expediente original para guarda de su derecho; mas si las declaraciones de la tripulacion y pasajeros no se conformasen con las suyas, no hará fé en juicio, salvo en ambos casos la prueba en contrario reservada á los interesados.

C. 636. Corriendo temporal ó considerando haber daño ó averia en la carga, hará el capitán su

protesta en el primer puerto adonde arribe dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo, ratificándola en el de su destino en el mismo término, y procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin cuyas formalidades no podrá abrir las escotillas.

Llegado el caso de abandonar la nave por haber perdido toda esperanza de salvarla, oírá el capitán sobre ello á los demás oficiales, y se estará á lo que decida la mayoría, teniendo él voto de calidad. Pudiendo salvarse en el bote, recogerá ante todas cosas los libros y después lo mas precioso del cargamento, á juicio de la misma junta de oficiales, y si los objetos salvados no llegaren á buen puerto, no se le hará cargo alguno, justificando en el primero adonde llegare, así el abandono del buque como la pérdida de los objetos salvados.

Estrayendo por violencia algun corsario efectos de la nave ó de su carga, y no siéndole dado al capitán impedirlo, formalizará su asiento en el diario de navegación, y justificará el hecho en el primer puerto donde arribe.

Es responsable civilmente de todos los daños que sobrevengan á la nave ó á su cargamento por impericia ó descuido de su parte, siendo procesado criminalmente si procediere con dolo.

Tambien es responsable de las sustracciones ó latrocinios que se cometieren por la tripulacion de la nave, así como igualmente de las pérdidas multas y confiscaciones que ocurran por con-

travención á las leyes de aduanas ó de policia de los puertos.

Espuestas ya las obligaciones estrechísimas que la ley comercial impone á los capitanes de las naves , á los cuales hay que añadir las no menos severas de las Ordenanzas marítimas, pasemos á ocuparnos de las facultades de que se halla revestido.

C. 658  
640 Es la primera el comandar esclusivamente la nave como hemos visto, debiéndole obediencia toda la tripulacion, á la que tendrá poder bastante para aplicar las penas correccionales marcadas en los reglamentos de marina.

En casos urgentes durante la navegacion, puede disponer las precisas reparaciones de la nave y sus pertrechos á efecto de continuar su viaje, con tal de obrar de concierto con algun consignatario de ella si llega á puerto donde lo haya.

C. 644. No teniendo fondos para costear las reparaciones , rehabilitacion y aprovisionamiento que puedan necesitarse en caso de arribada , y despues de haber acudido á los correspondentes del naviero en aquel puerto , ó á los interesados en la carga , á falta de correspondientes , está autorizado para tomarlos á obligacion á la gruesa, con prévia licencia del tribunal de Comercio ó del cónsul , si fuere puerto extranjero. Si ni aun este arbitrio surtiese efecto , podrá vender la parte de cargamento suficiente para atender á las necesidades mas perentorias , tambien con autorizacion judicial.

El capitán no puede ser detenido por deudas c. 65.  
que no procedan de efectos suministrados para  
aquej mismo viaje , una vez despachada la nave  
para hacerse á la vela.

Consumiéndose las provisiones comunes de c. 65.  
ella antes de llegar á puerto , podrá , de acuer-  
do con los demás oficiales , obligar á los que  
tengan víveres por su cuenta particular , á que  
los entreguen para el consumo comun de cuan-  
tos haya á bordo , abonando su importe en el ac-  
to , ó á lo mas tarde en el primer puerto adonde  
arribe.

Ultimamente , tiene derecho de proponer al c. 65.  
naviero las personas del equipage de la nave , y  
este el de elegir en definitiva , pero sin poder  
obligar al capitán á recibir persona alguna que  
no sea de su contento y satisfaccion.

### CAPITULO III.

De los pilotos —Capacidad exigida al piloto.—Deberes que se-  
bre él pesan.—Facultades que le competen.—De los contramaes-  
tres.—Su nombramiento —Sus obligaciones.—De los marineros  
ú hombres de mar.—Obligaciones mútuas entre el hombre de  
mar y el naviero.

Después del capitán , la persona mas impor-  
tante en una nave es el piloto. Los pilotos son  
de dos especies : ó nombrados por el Gobierno  
para dirigir las naves á la entrada y salida de  
los puertos , ó encargados de la direccion de un  
buque ; en el primer caso se conocen tambien  
con el nombre de prácticos ó lemanes.

Los segundos son los oficiales inmediatamen- c. 65.

te inferiores al capitán , y á quienes toca en las ausencias , enfermedades ó fallecimiento de este , la dirección de la nave hasta el puerto de su destino. Esta segunda clase de pilotos es la que únicamente nos importa conocer.

C. 687. La capacidad que la ley exige al piloto es haber obtenido la habilitación y autorización que previenen las Ordenanzas de matrícula de mar , y no haber sido procesado por obrar con dolo en la dirección del buque.

C. 688. El nombramiento del piloto debe hacerse por el naviero , sin que en ningun caso se le pueda obligar á que su elección recaiga en persona determinada , teniéndose sin embargo presente la facultad del capitán señalada en el último párrafo del anterior capítulo.

C. 690. Siendo el cometido del piloto en la nave dirigir la derrota de esta , debe ir provisto de las cartas de navegación e instrumentos necesarios para el desempeño de su cargo , respondiendo de los accidentes que ocasionen su omisión en esta parte. Para mudar de rumbo ha de obrar con acuerdo del capitán y oponiéndose este á que tome el mas conveniente , le espondrá las observaciones que crea conducentes en presencia de los demás oficiales ; y si el capitán insistiese en su resolución le obedecerá el piloto , pero estenderá la protesta conveniente en el *libro de navegación*.

C. 682. El piloto debe llevar este libro , donde á la par que todas las particularidades útiles de la navegación debe anotar diariamente la

altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y latitud á que juzgue hallarse, y los encuentros que tuviere con otras naves.

En caso de varar ó naufragar la nave por c. 685. impericia ó descuido del piloto, responderá de todos los perjuicios que se irroguen y si procediere con dolo será procesado criminalmente.

Además de estas obligaciones particulares, c. 689. pesarán sobre el piloto todas las impuestas al capitán cuando este no dirigiese la nave por muerte, enfermedad ó ausencia.

Y así como en las obligaciones, le sucede al capitán en las facultades, en los casos arriba citados, sin que á no mediar esta circunstancia, la ley determine nada acerca de este particular.

El *contramaestre* es el oficial directamente c. 695. encargado de vigilar sobre la conservacion de <sup>c. 696</sup> y los aparejos de la nave, y mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulacion; en caso de imposibilidad ó inhabilitacion del capitán y del piloto, sucede á estos en el mando y responsabilidad del buque.

El nombramiento de los contramaestres se hace por los navieros debiendo recaer en persona que tenga título conforme á las ordenanzas de matricula de mar. El capitán, como ya sabemos, tiene el derecho de propuesta.

A los contramaestres, pues, no se les exige mas capacidad que su título.

Además de las obligaciones generales de su cargo, la ley impone á los contramaestres al-

guas mas detalladas que tienen por objeto el beneficio directo de la nave y su cargamento;

c. 695. así , pues, deben proponer al capitán las reparaciones que crean convenientes en los aparejos  
c. 697. del buque. Deben además encargarse por inventario de los mismos aparejos y pertrechos , cuñando de su conservacion y custodia en el caso de desarmarse la nave ; y solamente el naviero puede relevarles de este cargo.

c. 696. Tocante al cargamento , es deber suyo arreglarlo en buen órden , y tomar cuantas precauciones le sugiera su celo á fin de que no padeza averías.

Debe tener tambien expedito el buque para las maniobras que exige la navegacion.

Esto es cuanto el derecho previene acerca de los oficiales de la nave; veamos ahora lo que determina en punto á los *hombres de mar ó marineros*.

Llámense asi los encargados de ejecutar las maniobras del buque y demas trabajos referentes al mismo. Su nombramiento se verifica por el naviero , á propuesta del capitán , y su capacidad segun las ordenanzas de mar , consiste en ser personas honradas , ágiles y robustas , para las rudas faenas que les conciernen , mayores de 18 y menores de 45 años , y además estar matriculados.

c. 699. Los contratos entre ellos y el capitán , han de estenderse por escrito en el libro de cuenta y razon de la nave , y firmarse por los que se-

jan hacerlo : y los que no sepan , autorizarán á otro para que firme por ellos. Cada individuo del equipaje podrá exigir del capitán una nota firmada de su puño , de la contrata estendida en el libro.

Una vez verificado el contrato , no podrá c. 700 rescindir su empeño el hombre de mar , ni dejar de cumplirlo , no sobreviniéndole legítimo impedimento. No constando en el contrato el tiempo del ajuste , se entiende empeñado por el viaje de ida y vuelta.

Si no obstante haberse contratado para una c. 701 nave el hombre de mar se ajustara para otra. será nulo el segundo ajuste y el capitán podrá escoger entre obligarle á prestar el servicio pendiente ó buscar á espensas del mismo quien le sustituya ; perdiendo además los salarios devengados en su primer empeño á favor de la nave, sin perjuicio de las penas correccionales que le imponga la autoridad de marina. El capitán que lo ajustó en segundo lugar , incurrirá en la multa de 1000 reales si sabía que el hombre de mar tenía otra contrata pendiente.

Hasta aquí las obligaciones que tiene el hombre de mar hacia el naviero ; inmediatamente veremos las que tiene el segundo respecto de aquél.

Redúcense estas á satisfacer al marinero contratado la cantidad estipulada y en el plazo prefijado , que podrá ser ó por meses , ó por una cantidad alzada , ó reportando una parte de las

ganancias ó de los fletes. Al cumplimiento de esta obligacion se hallan responsables el buque, los aparejos y fletes; pero solamente en el caso en que el hombre de mar estuviere ajustado por meses ó por viaje.

Esta obligacion primordial del naviero sufre una porcion de alteraciones fundadas en causas ajenas, unas veces á su voluntad y otras dependientes de ella.

Serán causas ajenas de su voluntad que modificarán ó rescindirán la contrata con el hombre de mar, el delito, vicio ó inhabilitacion de este; la revocacion por justa causa del viaje por el que se ajustó el hombre de mar; el apresamiento, naufragio, incendio, varamiento, etc. de la nave; la enfermedad del hombre de mar, su muerte, su apresamiento. Serán causas hijas de la voluntad del naviero, y que producirán asimismo alteraciones en su contrata con el hombre de mar, la revocacion del viaje por orden suya ó de los cargadores, la prolongacion del viaje por motivos análogos.

c. 704. Empecemos por las señaladas en primer lugar. Podrá ser despedido durante el tiempo de su contrata el hombre de mar que perpetre cualquier delito que perturbe el orden en la nave, ó reincida en faltas de insubordinacion, disciplina ó cumplimiento del servicio que le correspondia hacer, ó tenga el hábito de la embriaguez, ó se inhabilite por cualquier causa para ejercer el trabajo que le estaba confiado. En cualquiera

de estos casos es deber del capitán proporcionar al despedido trasporte para regresar al puerto donde se hizo el ajuste.

Sin que exista una causa de las anteriores c. 706. no podrá ser despedido el hombre de mar , y si el capitán rehusare arbitrariamente llevarle á bordo despues de ajustado, le pagará su soldada como si hiciese servicio , con tal que le deje en tierra antes de emprender el viaje; si el capitán al proceder de este modo obrase por motivos prudentes y fundados en que se interese la seguridad de la nave, saldrá de la masa de fondos de la misma el importe de la indemnizacion, pero no sucediendo así, será de cargo particular del capitán.

No pactando tiempo determinado en la con- c. 626. trata, puede el naviero despedir á su arbitrio á la tripulacion, incluso el capitán, pagándoles los ajustes devengados si el buque no se hubiese hecho á la vela, y en caso de hacerse, abonándoles su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste. y 627.

Segundo caso: mediando justa causa para c. 711. revocar el viaje, independiente de la voluntad del naviero y cargadores, la tripulacion no podrá reclamar indemnizacion alguna , y solamente podrá exigir los salarios devengados hasta el dia en que se revoque el viaje , siempre que la nave esté aun en el puerto.

Las justas causas que pueden originar la re- c. 712. vocacion del viaje son las siguientes: 1.ª Decla-

racion de guerra ó interdiccion de comercio con la nacion á cuyo territorio debia arribar la nave. 2.<sup>a</sup> Bloqueo ó peste en el puerto donde iba destinada. 3.<sup>a</sup> Prohibicion de recibir en dichos puertos los géneros cargados en la nave. 4.<sup>a</sup> Detencion ó embargo de esta por orden del Gobierno ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero. 5.<sup>a</sup> Cualquiera descalabro que la inhabilite para la navegacion.

Ya hemos visto antes lo que sucede en estos cinco casos; antes de salir la nave del puerto, una vez comenzado el viaje, serán satisfechos los hombres de mar en el puerto donde el capitán crea mas conveniente arribar, y rescindidos sus ajustes si el accidente fuese de los tres primeros géneros. Sin embargo, si la nave hubiese de continuar navegando, pueden exigirse mútuamente el capitán y tripulacion el completo cumplimiento de sus contratos hasta terminar el viaje.

c. 713. En caso de detencion ó embargo ajeno á la voluntad del naviero, se continuará pagando á la tripulacion ajustada por meses la mitad de su haber; y si el embargo ó la detencion escediere de tres meses, se rescindirá la contrata sin tener derecho á especie alguna de indemnizacion. Si la tripulacion ó alguna parte de ella estuviese ajustada por viaje redondo cumplirá su contrata en los términos pactados hasta la conclusion de este.

c. 713. Ocurriendo descalabro en la nave que la inhabilite para navegar, no tendrá mas derecho la

tripulacion que á los salarios devengados ; pero si el descalabro procediese de dolo del capitán ó del piloto , será de cuenta del culpado la indemnizacion de los perjuicios que al equipaje se hubieren seguido.

Prolongándose el viage á puntos mas distantes de los convenidos por beneficio de la nave ó del cargamento , los hombres de mar ajustados por meses ó por viajes , percibirán un aumento en sus salarios proporcional á la mayor distancia. Pero si en vez de prolongarse el viaje se redujere , la tripulacion no experimentará desfalco alguno en sus ajustes. c. 734.

Así en este caso como en los anteriores de c. 715. revocacion ó embargo , el equipaje ajustado á la parte no tiene derecho á indemnizacion.

Cuando la nave se pierda enteramente por causa de apresamiento ó naufragio, la tripulacion no tiene derecho á reclamar salario alguno , ni el naviero á exigir el reembolso de los anticipos que le hubiere hecho. Si la perdida del buque no fuese sino parcial , los salarios debidos á la tripulacion se harán efectivos hasta donde alcance sobre los restos salvados , conservando el mismo derecho sobre los fletes del todo ó parte del cargamento que no perezca. La tripulacion que navegue á la parte , solo tendrá derecho sobre el dicho flete , y en modo alguno sobre los restos de la nave , abonándoseles solamente una gratificacion proporcionada , en caso de haber trabajado para recoger las reliquias del buque naufrago. c. 716.

- c. 718. Sobreveniendo enfermedad durante el viaje al hombre de mar , y no procediendo de hecho culpable la dolencia , no cesará de devengar salario , sufragándose del fondo comun de la nave los gastos de asistencia y curacion , quedando obligado el enfermo al reintegro.
- c. 719. Procediendo la dolencia de herida recibida en servicio ó defensa de la nave , amen de devengar los salarios , debe el hombre de mar ser asistido y curado por cuantos se interesen en la nave y su cargamento.
- c. 720. Si sobreviniere fallecimiento al hombre de mar , y hubiere estado ajustado por meses , se abonará á sus herederos el salario correspondiente al tiempo que haya estado embarcado ; si por viaje redondo , la mitad de su ajuste muriendo en el viaje de ida , y la totalidad si en el de vuelta ; si hubiere ido á la parte , se abonará á sus herederos toda la que le correspondía si murió despues de comenzado el viaje ; pero si falleciese antes , no se le abonará cosa alguna.
- c. 721. Muriendo ó siendo apresado el hombre de mar en defensa de la nave , se le considerará vivo en el primer caso , y presente en el segundo para devengar los salarios y participar de las utilidades concedidas á los de su clase al concluir su viaje ; pero siendo apresado por descuido suyo ó por otro accidente que no tenga relacion con la nave , percibirá no mas que los salarios devengados hasta el dia de su apresamiento.
- c. 707. Veamos ahora lo que sucederá en el caso de

que el viaje se revoque por arbitrariedad del naviero ó de los cargadores. Entonces el hombre de mar percibirá por via de indemnizacion una mesada , además de lo que le corresponda por el tiempo que lleve de servicio , segun su contrata. Estando la tripulacion ajustada por una cantidad alzada , se graduará lo que corresponde á dicha mesada y dieta , prorateándolas en los dias que aproximadamente deberia durar el viaje. Este cálculo ha de hacerse por dos peritos nombrados por las partes ó por el Tribunal si ellas no lo hicieren. Aconteciendo que el viaje se calculase durar un mes cuando mas , la indemnizacion se limitará al salario de quince dias. En todo caso , habrán de descontarse de la indemnizacion y dietas los anticipos que la tripulacion hubiese recibido.

Revocándose el viaje despues de haberse hecho la nave á la vela , no experimentarán diferencia alguna en la percepcion de sus haberes los individuos ajustados en una cantidad alzada por el viaje , y los que estén ajustados por meses recibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan estado embarcados , y el que necesiten para llegar al puerto donde debia terminarse el viaje. Tambien será de cargo del naviero y capitán proporcionar á la tripulacion trasportes para el mismo puerto ó para el de la expedicion de la nave conforme mejor convenga.

Si el naviero no revocase el viaje y se limite á dar á la nave direccion distinta de la pac-

tada en los contratos de los hombres de mar, y estos no se conformasen con tal variacion, no estará obligado mas que á abonarles las soldadas de los dias traseurridos desde sus ajustes. Conformándose con la variacion determinada por el naviero, y dando lugar la mayor distancia ú otras circunstancias á un aumento de retribucion, se regulará esta amigablemente ó por árbitros en caso de discordia.

- C. 710. Idénticos efectos producirá la revocacion ó variacion de viaje dispuesta por los cargadores, quedando á salvo el derecho del naviero para reclamar de ellos la indemnizacion que en justicia corresponda.

## CAPITULO IV.

De las personas auxiliares del comercio marítimo.—Sobrecargos.  
—Su capacidad.—Sus obligaciones.—Corredores intérpretes de  
navío.—Su capacidad.—Sus deberes.

La índole especial del comercio marítimo, los riesgos que le amenazan, y las distancias immensas que le es dado salvar, exigen la concurrencia de personas determinadas que vigilen en nombre del propietario sobre los efectos cargados en la nave, y de otras que conoedoras de varios idiomas extranjeros sean aptas para hacer acsequibles los negocios á los navegantes que arriban á un puerto, procedentes de un país extraño. Estas personas son de dos especies; sobrecargos y corredores intérpretes del navío.

Los *sobrecargos* son unos factores ambulan-

tes nombrados por el cargador de una nave y á quien este confía así la conservación de los géneros durante el viaje, como la venta en el puerto de su destino, y la compra de otros de retorno, á las veces.

De aquí el que la ley mercantil exija la misma capacidad é imponga los mismos deberes en punto á contratar y la misma responsabilidad á los sobrecargos, que á los factores. Las disposiciones especiales de que son objeto los sobrecargos son las siguientes.

No podrán entrometerse en la dirección facultativa y demás atributos del capitán, limitándose á la parte de administracion económica que sus comitentes les hayan espresa y determinadamente encargado.

En consecuencia de esto, cesará la responsabilidad del capitán con la presencia del sobrecargo en lo tocante á la parte de administracion conferida legitimamente á este.

A semejanza de los factores con los que tanta analogia guarda el sobrecargo, será deber suyo llevar cuenta y razon de todas sus operaciones en un libro foliado y rubricado en el modo y forma que hemos dicho al tratar del de *cargamentos* propio del capitán.

Tambien, á semejanza de los factores se prohíbe al sobrecargo hacer negocio ninguno por cuenta propia, excepto la *pacotilla*, esto es, la parte de géneros que se concede llevar á cada individuo de la nave, que les sea permitida por

pacto expreso con sus comitentes ó por costumbre del puerto donde se despache la nave. En retorno de la pacotilla solo podrá invertir el producto que esta haya dado.

- C. 731. Los *corredores intérpretes de navío* son unos auxiliares del comercio marítimo, cuyas funciones como su mismo nombre lo indica, participan de empleos diversos. Desempeñan el cargo de medianeros en los negocios marítimos y es facultad suya intervenir en los fletamientos que los consignatarios ó capitanes no contraten directamente con los fletadores. Además de estas funciones de correduría, propiamente tal, son los únicos intérpretes autorizados para auxiliar á los capitanes y sobrecargos de naves extranjeras en cuantas diligencias hayan de practicar en los tribunales y oficinas públicas, estando tambien autorizados para traducir los documentos que dichos capitanes y sobrecargos exhiban en las mismas oficinas, certificando estar hechas las traducciones bien y fielmente, sin cuyo requisito no serán admitidas. Por ultimo, los corredores intérpretes son los procuradores titulares de dichos capitanes y sobrecargos, representándolos en juicio cuando ellos personalmente no comparezcan, ó por medio del naviero, ó del consignatario de la nave.

- C. 729. Estos funcionarios existen en todos los puertos de mar habilitados para el comercio extranjero, en número proporcional á la estension de sus relaciones mercantiles.

La aptitud , requisitos y nombramiento de los corredores de navios son exactamente lo mismo que los de los corredores ordinarios, con las dos diferencias de que el corredor de navios ha de poseer dos idiomas vivos de Europa , y prestar la mitad de la fianza exigida á los corredores ordinarios. Lejos de ser un obstáculo para dedicarse á la correduría marítima el ser corredor , se da la preferencia para desempeñar el primer cargo á los corredores ordinarios de la misma plaza.

Los corredores intérpretes , en vez del registro prescrito á los corredores ordinarios, deben llevar tres libros con todas las formalidades necesarias á los libros de los comerciantes. Estos tres libros son :

1.<sup>º</sup> De los capitanes á quienes presten la asistencia que compete á su encargo , con expresion del pabellon , nombre , calidad y porte del buque , y los puertos de su procedencia y destino.

2.<sup>º</sup> En este llevarán nota de cuantas traducciones hagan , copiándolas á la letra en el registro.

3.<sup>º</sup> En el cual anotarán los contratos de fletamientos en que intervengan , expresando en cada articulo el nombre del buque , su pabellon , matrícula y porte , los nombres del capitán y del fletador , el destino para donde se haga el fletamento , el precio del flete y moneda en que haya de ser pagado , los efectos del cargamento , las

condiciones especiales pactadas sobre estas días y el plazo prefijado para comenzar y acabar de cargar, refiriéndose en todo á la contrata original firmada por las partes, de que el corredor deberá conservar un ejemplar.

C. 733  
y 734.

Prohibese á los corredores intérpretes cuan-  
to está prohibido á los ordinarios, y además  
comprar efectos de ninguna especie para sí ni  
para otras personas, á bordo de las naves que  
vayan á visitar al puerto.

## CAPITULO V.

De la primera especie de contrato del comercio marítimo ó con-  
trato de fletamento,—Diversas maneras de celebrarlo —Per-  
sonas que en él intervienen.—Formación de este contrato.

Se llama *contrato de fletamento* el convenio en virtud del cual el propietario ó capitán de una nave alquila esta en todo ó en parte para el tras-  
porte, mediante un precio convenido.

La persona que alquila la nave se llama *fletante*; la que la toma en alquiler *fletador*, y el precio convenido *flete*.

Las maneras de celebrar este contrato son muy varias: unas veces se alquila la totalidad del buque, y entonces se llama fletamento total; otras solo se alquila una parte, y entonces toma el nombre de parcial: en ocasiones es uno solo el fletador, y en ocasiones son varios: ora se celebra por un número determinado de días ó meses, ora para todo el viaje de ida, ora para el de vuelta, ora para ambos. Por último, en

unos casos se fijan los fletes por todo el viaje, en otros por meses, pactándose ya por toda la carga, ya á un tanto por tonelada.

Las personas que pueden dar la nave en alquiler son el naviero y el consignatario, ó el capitán; en cuanto á los que pueden tomarla alquilada son cuantos tienen aptitud para contratar y obligarse.

La convencion de fletamento para ser obligatoria ha de redactarse por escrito en una escritura particular para esta especie de contratos, llamada *póliza de fletamento*, de que cada una de las partes contratantes debe recojer un ejemplar firmado por todas ellas, ó por dos testigos por cada una de las que no sepan firmar. El hecho de la carga constará en un documento, donde á la par se detallarán la calidad, cantidad, número de los bultos y sus marcas; esta escritura se llama *conocimiento*, y cada una de las partes tiene derecho á exigir de las demás por lo menos un ejemplar firmado de su mano.

Si bien la póliza de fletamento es el único documento que comprueba la obligacion, si se llegare á recibir el cargamento no habiéndose formalizado el contrato de fletamento, se entenderá este celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento.

Además, en el caso de introducirse en la nave clandestinamente mercaderías, y no dejarlas en tierra el capitán antes de salir del puerto, resulta una especie de fletamento que la ley dis-

pone que se establezca al precio más alto que se hubiere pactado en aquél viaje.

La póliza de fletamento puede ser pública y privada: pública cuando se estiende con intervención de corredor, certificando este funcionario la autenticidad de las firmas de las partes contratantes y que se pusieron á presencia suya. Privada cuando se celebra sin concurso de corredor y con solas las firmas de las partes contratantes. En ambos casos hace fé en juicio, si bien en el segundo ha de preceder el reconocimiento de las firmas por los que las estamparam.

C. 745. En el caso de no haber intervenido corredor ni reconocerse por los contratantes la autenticidad de sus firmas, se juzgarán las dudas que puedan ocurrir segun las pruebas que cada litigante alegue en apoyo de sus pretensiones.

C. 757. En toda escritura de fletamento se hará expresa mención de cada una de las siguientes circunstancias: 1.<sup>a</sup> La clase, nombre y porte del buque. 2.<sup>a</sup> Su pabellon y puerto de matricula. 3.<sup>a</sup> El nombre, apellido y domicilio del capitán. 4.<sup>a</sup> El nombre, apellido y domicilio del naviero, si fué este quien contrató el fletamento. 5.<sup>a</sup> El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando este en comision el de la persona por cuya cuenta hace el contrato. 6.<sup>a</sup> El puerto de carga y el de descarga. 7.<sup>a</sup> La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar ó recibir.

8.<sup>a</sup> El flete que se ha de pagar segun las conveniencias particulares. 9.<sup>a</sup> El tanto que se ha de dar por capa , entendiéndose por tal la cantidad adzada que se abona al capitán por los gastos menudos que tiene que satisfacer. 10.<sup>a</sup> Los días convenientes para la carga y la descarga. 11.<sup>a</sup> Las estadías y sobreestadias que pasados aquellos habrán de contarse, y lo que se haya de pagar por cada una de ellas. Ultimamente, en la misma póliza han de comprenderse los pactos especiales que convengan las partes, siendo circunstancia precisa que el contrato conste en el papel del sello correspondiente á la cantidad que espresse , sirviendo de regulador el precio del flete y el interés ó premio estipulado.

Por estadía se entiende la cantidad que abona el fletador al capitán por vía de indemnización cuando deja de cargar ó descargar en el plazo acordado: por sobreestadia la indemnización una vez trascurridas las estadías.

No todas las circunstancias estampadas en la escritura son indispensables; algunas , como la capa, y el tiempo para la carga y descarga, se suplen por la ley en caso de haberse omitido por los contrayentes; otras como el nombre del capitán ó circunstancias relativas al buque, no son de tal modo necesarias, qué omitiéndose produzcan oscuridad en el contrato.

En cuanto al documento que acredita el hecho de la carga ó conocimiento, hé aquí lo que ha de contener segun la ley: 1.<sup>o</sup> El nombre,

matrícula y porte del buque. 2.º El del capitán y el pueblo de su domicilio. 3.º El puerto de la carga y el de la descarga. 4.º Los nombres del cargador y del consignatario. 5.º La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías. 6.º El flete y capa contratadas. Puede omitirse en el conocimiento de la designación del consignatario, y entenderlo á la orden. El capitán firmará cuantos ejemplares del conocimiento le exija el cargador; este por su parte firmará uno que entregará al capitán. Todos los ejemplares serán de un mismo tenor, llevarán igual fecha, y espeserán el número de los que se han firmado.

C. 591. Si entre los ejemplares del conocimiento de un mismo cargamento hubiese discordancia, se estará al contesto del que presente el capitán, estando todo escrito en su totalidad, ó al menos en la parte que no sea letra impresa, de mano del cargador ó del dependiente propuesto para las expediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspadura, y por el que produzca el cargador estando firmado por el capitán. Si los dos conocimientos discordes tuviesen este requisito respectivamente se estará á lo que prueben las partes.

## CAPITULO VI.

De las obligaciones del fletante.—Consecuencias de su incumplimiento.

El fletante, como hemos visto, es el que alquila la nave; puede ser el mismo naviero,

algún consignatario suyo, ó el capitán. Con todas estas personas hablan las obligaciones que la ley impone al fletante.

La primera es cargar las mercaderías en el buque que alquiló, el cual ha de reunir las circunstancias de cabida, pabellón, etc., marcadas en el contrato, so pena de nulidad.

El fletante una vez recibida parte de la carga, no podrá eximirse de continuar cargando por cuenta del mismo cargador, ó de otros con condiciones iguales á las de la carga admitida, y no siendo suficiente el porte de la nave para cumplir los contratos de fletamiento celebrados con distintos cargadores será preferido el que ya hubiere introducido la carga en la nave, siguiéndole los demás por el orden de sus contratos.

El que hubiere fletado una nave por entero, puede ceder en todo ó en parte su derecho á otro para que la cargue sin que el capitán pueda impedirlo: haciéndose por cantidad fija el fletamiento, el fletador puede subfletar de su cuenta, manteniéndose íntegra su responsabilidad hacia el naviero.

La obligación segunda del fletante, recibida ya la carga en la nave, es cuidar diligentemente de su conservación, obligación que empieza desde que se le hace entrega de ella en la orilla del agua ó en el muelle del puerto, y concluye una vez puesta en el muelle del puerto de descarga, siendo el capitán responsable, como sa-

deudos, de cuantos perjuicios se sigan al carga-  
mento, ya procedan de descuido, ya de malicia,  
óra de confiscaciones, óra de latrocinos del  
equipaje. Esta responsabilidad pesa tambien so-  
lidariamente sobre el naviero, si bien puede  
eximirse de ella haciendo abandono de la nave  
y sus pertenencias, junto con los fletes deven-  
gados. El capitán no tiene responsabilidad al-  
guna en el caso de que los daños inferidos al  
cargamento procedan de fuerza mayor insupe-  
rable, ó caso fortuito que no pudo evitarse.  
Tambien estará exento de responsabilidad cuan-  
do la confiscacion procediese de haber el fle-  
tador introducido en la nave distintos efectos  
de los que manifestó al fletante, excepto en el  
caso de convenir el naviero á sabiendas en re-  
cibirlos, constituyéndose entonces responsable  
mancomunadamente con el dueño de ellos, sin  
poder exigir indemnizacion por el daño que re-  
sultó á la nave, aunque así se hubiera pactado.

El viaje debe emprenderse así que esté car-  
gada la nave, y dentro del plazo estipulado,  
prescribiendo la ley las disposiciones siguientes  
para el caso de no haber estipulacion convenida  
entre el fletante y el fletador.

c. 752. Estando fletada la nave por entero, el fleta-  
dor puede obligar al capitán á hacerse á la vela  
una vez recibida la carga á bordo, y no impi-  
diéndolo el temporal ó fuerza insuperable.

c. 753. Si el fletamiento fuese parcial, el capitán no  
podrá por menos de emprender el viaje ocho

días despues de tener á bordo las tres cuartas partes del cargamento. Cuando el capitán hubiese tomado parte de la carga y no encontrase con qué completar las tres quintas partes (tal vez haya querido decir la ley las tres cuartas partes), de la que corresponda al porte de la nave, puede subrogar para el trasporte otra visitada y declarada apta para el mismo viaje, siendo de su cuenta los gastos de traslacion de carga y aumento de precio que pueda haber en los fletes: no habiendo proporcion para subrogar otra nave, emprenderá su viaje dentro del plazo marcado, y no habiéndolo, despues de treinta días de haber empezado á cargar. Esta c. 675  
subrogacion no podrá tener efecto cuando el fletamiento fuese total, ó estando completas las tres quintas partes de carga, sin consentimiento de todos los cargadores.

El capitán debe dirigirse directamente al puerto de la descarga, sin hacer arribada en otro alguno, á menos que no acontezca alguna de las causas esplicadas al tratar de los capitanes.

Por ultimo, la entrega de los efectos tras- c. 672.  
portados debe hacerse por el capitán tan pronto como haya obtenido los competentes permisos de las oficinas de Hacienda y Marina, poniéndolos en su totalidad, así como las creces ó aumentos que hubiesen esperimentado durante el viaje, á disposicion del legitimo portador del conocimiento. Hallándose el consignatario ausente ó

de presentandole al fletador del conocimiento, cuando este fuere á la órden, el capitán está en el deber de poner el cargamento á disposicion del tribunal de Comercio ó de la autoridad judicial local donde no exista tribunal, á fin de que provea á su depósito y conservacion.

La falta de cumplimiento de las obligaciones impuestas al fletante produce unas veces la rescision del contrato, otras da lugar á indemnizacion, y otras, por ultimo, da derecho al fletador para escoger entre una y otra. En sus lugares correspondientes hemos tenido ocasión de apreciar las causas que producen la indemnizacion; son estas: la perdida ó menoscabo del cargamento por culpa del capitán; las discordias de la tripulacion; el embargo ó confiscacion por culpa del mismo; la indebida variacion de rumbo y la morosidad para hacerse á la vela.

C. 779. La rescision tiene lugar cuando el buque fuere inútil al tiempo del contrato, no obstante la visita ó fondeo en que se le hubiera declarado apto para navegar.

C. 780. Tambien podrá rescindir el fletador el contrato cuando se le hubiere ocultado el verdadero pabellon de la nave. Si esta se vendiere despues de estar fletada, podrá cargarla por su cuenta el nuevo propietario, siendo de cargo del vendedor indemnizar al fletador; pero si el propietario no la cargase se llevará á efecto el contrato pendiente con el fletante, así como tambien cuando se haya comenzado á cargar la nave por

cuenta del fletador, temiendo en algunos casos derecho el comprador á ser indemnizado por el vendedor si este le hubiera ocultado el fletamento pendiente.

Podrá optar el fletador entre la rescisión ó la indemnización cuando la cabida del buque no sea la misma que la estipulada en el contrato; para aplicar la disposición precedente no se considerará que ha habido error ó engaño cuando la diferencia entre la cabida estipulada y la que realmente tenga el buque sea menor de una quincuagésima parte, ni tampoco cuando el porte designado sea el mismo que conste de la matrícula del buque, por mas que el fletador solo esté obligado á pagar el flete que corresponda al porte efectivo de la nave.

## CAPITULO VII.

De las obligaciones que contrae el fletador.—Efectos de su inobservancia.

Las obligaciones de que es objeto el fletador, dependen de los actos consiguientes de este contratante desde que hace entrega de las mercaderías en la orilla del agua ó en el muelle del puerto de la carga.

Comunmente, el fletador debe poner en dicho muelle del puerto las mercaderías en el plazo estipulado en la póliza de fletamiento, y no habiendo pacto acerca de este particular, en el que esté en uso en el puerto donde la carga se verifique, que por término medio puede calcu-

carse en quince dias. Pasado este tiempo , se aburrá por el fletador la demora convenida ; y si no hubiese convenio , las estadias y sobreestadias trascurridas sin cargar , pudiéndose en caso de pasar tambien este segundo plazo , rescindir el contrato , exigiéndose la mitad del flete pactado.

754 Tambien pagará el fletador la mitad del flete , cuando sin cargar cosa alguna abandonare el fletamento , quedando el fletante por este acto libre y quito de todas las obligaciones que por el fletamento contrajo .

755 Habiendo de recibirse la carga por el buque fletado en otro puerto , se presentará el capitán al consignatario designado en la contrata , y si este no le entregase la carga , avisará al fletador , esperando la resolucion del mismo , y corriendo entre tanto las estadias y sobreestadias . No recibiendo el capitán contestacion en el plazo regular , hará las oportunas diligencias para encontrar flete , y siendo infructuosas , regresará al puerto donde se contrató el fletamento , no sin estender antes la protesta oportuna , y cobrará su flete por entero , descontando el que hayan satisfecho las mercaderías cargadas en retorno .

759 La obligacion subsiguiente del fletador , es  
y 760 no introducir en la nave mas ni menos carga  
que la estipulada . En el caso de introducirse mas , pagará el flete que corresponda al exceso con arreglo á su contrata ; y si el capitán no pu-

diese colocar este aumento de carga, bajo escotilla y en buena estiva, sin faltar á los demás contratos celebrados, lo descargará á expensas del propietario. Si la carga fuese menor que la contratada, el fletador pagará el flete de la parte que dejó de cargar, á menos que el capitán no hubiese tomado otra carga para completar la correspondiente á su buque.

Los géneros introducidos en la nave han de ser los mismos que los señalados en la póliza, indemnizando á los demás cargadores de los perjuicios que ocasionara por engaño en la clase de los efectos, respondiendo á esta indemnización con su cargamento y demás bienes.

La postrera obligacion que pesa sobre el fletador, es la de satisfacer los fletes, cuya obligacion varía segun los casos, esto es, segun que estuvieran ajustados por una cantidad alzada para todo el viaje, por meses ó por un tanto por quintal ó tonelada.

En el caso de pactarse los fletes por meses ó días, devengarán desde el en que se pone á la carga: en los concertados por tiempo determinado, tambien se contarán desde el mismo dia: en los contratados por peso, se hará el pago por peso bruto, incluyendo los envoltorios, barricas ó cualquiera especie de vaso en que se contenga la carga.

Las mercaderías vendidas por el capitán en caso de urgencia, para subvenir á los gastos de carena, aparejamiento ú otras necesidades im-

prescindibles del buque, devengaran tambien flete. Parece en este caso evidente, aunque el Código no lo expresa, que el precio de las mercaderias debe abonarse al fletador aun cuando el buque se perdiese despues de reparado.

No experimentaran tampoco disminucion los fletes cuando las mercaderias sufran deterioracion ó disminucion por caso fortuito, vicio propio, ó mala condicion ó calidad de los envases.

C. 788. Cuando se rescate el buque apresado ó se salve el naúfrago se abonará el flete que corresponda á la distancia que el buque porteó la carga, y reparado este en términos de poder continuar su viaje hasta el puerto de su destino, se pagará el flete por entero. Igualmente se satisfará por entero, cuando el cargador voluntariamente hiciera descargar sus efectos antes de llegar al puerto de su destino.

C. 791. Teniendo la carga un aumento natural durante el viaje en su peso ó medida, se pagará por el propietario el flete correspondiente á este exceso. De esta disposicion no pueden participar los nacidos durante el viage, que como cosa accesoria de sus madres, al tiempo del embarque tiene respecto de ellas aplicacion el principio de derecho que lo accesorio sigue á lo principal.

C. 795  
y 790. El pago se ha de efectuar desde el momento en que los efectos se han descargado y puesto á disposicion del consignatario, no pudiéndose obligar al fletante á recibir en pago de fletes las

mercaderías que componen el cargamento, estén ó no averiadas, teniendo esto únicamente lugar respecto de los líquidos cuyas vasijas hayan perdido mas de la mitad de su contenido.

Fuera de los casos exceptuados no podrá el fletante experimentar disminución alguna en los fletes, hallándose el cargamento especialmente obligado á la seguridad del pago. Esta hipoteca dura solamente un mes, á contar desde que el consignatario recibió la carga, ú ocho días si los efectos pasasen á poder de un tercer poseedor. Trascurridos estos términos los fletes se reputarán como un crédito ordinario sin preferencia alguna; sin que ni aun á pretesto de recelo sobre la falta de pago, pueda detenerse el cargamento á bordo, pudiéndose solo en caso de justa desconfianza solicitar del Tribunal de Comercio la intervención de los efectos que se descarguen hasta estar los fletes satisfechos.

## CAPITULO VIII.

Exámen de los efectos que producen respecto del contrato de fletamiento los casos fortuitos que imposibilitan ó retardan el viaje.

En general, puede decirse desde luego que respecto de este punto tiene aplicación el principio de derecho común, segun el cual el dueño de la cosa sobre la cual recae el caso fortuito, sufre los perjuicios que se ocasionen por esta causa, quedando en cuanto á lo demás libre y

quito de las obligaciones que sin el caso fortuito hubiera debido cumplimentar.

Por lo que respecta al contrato de fletamiento, conviene distinguir entre el caso fortuito que sobreviene antes de salir la nave del puerto y el que acontece despues de haberse hecho á la vela.

C. 769. En el primero, y suponiendo que el accidente fortuito sea de tal naturaleza que no haga mas que retardar la salida, como cerramiento del puerto ú otro accidente de fuerza insuperable, se considerará subsistente el contrato de fletamiento, reportando cada una de las partes el perjuicio á que haya lugar, y satisfaciéndose proporcionalmente por cada una de ellas los gastos de manutencion y sueldos del equipaje.

C. 770. Aconteciendo un accidente de esta naturaleza, queda al arbitrio del cargador descargar las mercaderias, pero con la condicion de volverlas á cargar una vez terminada la causa que entorpecia el viaje, pagando estadias si retarda-se la recarga.

C. 768 En segundo lugar, sobreviniendo antes de hacerse la nave á la vela, declaracion de guerra entre la nacion á cuyo pabellon pertenezca y otra potencia maritima cualquiera, ó cesando las relaciones de comercio con el país designado en la póliza de fletamento para el viaje de la nave, ú otra causa que haga imposible la expedicion, quedarán rescindidos los fletamientos, sin derecho de parte de ninguno de los contrayentes para reclamar indemnizacion. Así, pues, si

La nave se hallaba ya cargada se descargará á costa del fletador, abonando además los gastos y salarios causados por el equipaje desde que la nave se comenzó á cargar.

Hecha la nave á la vela pueden ocurrir también varios casos que modifican el contrato de fletamiento.

El 4.<sup>º</sup> es la arribada forzosa que el buque c. 771. tiene que hacer al puerto de su salida por tiempo contrario ó riesgo de piratas ó enemigos. En este caso, y conviniendo en la descarga todos los cargadores, no podrá rehusarla el fletante, abonándole íntegro el viaje de ida; estando ajustado el fletamiento por meses la obligacion consistirá en abonarle una mesada libre siendo el viaje á un puerto del mismo mar, y dos si estuviere en otro mar. En el caso de pertenecer el puerto á la Península ó Islas adyacentes, la indemnización consistirá en una mesada.

El 2.<sup>º</sup> es la declaracion de guerra, cer- c. 772. ramiento de puerto ó interdiccion de relaciones comerciales. Aconteciendo cualquiera de estas circunstancias que produzcan la imposibilidad, ó á lo menos dificultad suma de arribar la nave al puerto de su destino, el capitán seguirá las instrucciones que haya recibido del fletador, y ya sea que con arreglo á estas instrucciones arribe al puerto que le esté determinado, ya que vuelva al de su salida, percibirá íntegro el flete de ida, aun cuando la nave estuviera contratada por viaje de ida y vuelta. Careciendo de instruc- c. 773.

ciones el capitán y sobreveniendo declaracion de guerra con la nación á que corresponda el puerto de descarga, seguirá su viaje dirigiéndose al puerto neutral y seguro mas próximo, donde aguardará las órdenes del fletador, sufragándose entretanto los gastos y salarios devengados en la detencion por el naviero y los fletadores

C. 774. proporcionalmente. Disponiendo el cargador que se haga la descarga en el puerto neutral donde la nave haya arribado, pagará el flete por viaje de ida entero si estuviese á mas de la mitad de distancia entre el de la expedicion y el de la consignacion, y solo la mitad siendo menor la distancia.

C. 780. 5.º No teniendo instrucciones el capitán del cargador, y ocurriendo bloqueo ú otra causa que interrumpa las relaciones de comercio con el punto de la consignacion antes de llegar á él la nave, el capitán arribará al puerto hábil mas inmediato, donde si hallare persona apta para recibir el cargamento, se lo entregará y sino aguardará las instrucciones del cargador ó del

C. 781. consignatario á quien iba dirigido, y no recibiéndolas, trascurrido un término suficiente á juicio del Tribunal de Comercio ó magistrado judicial de la plaza adonde se hizo la arribada, se decretará el depósito del cargamento por el mismo tribunal pagándose el flete de ida, que es el que en esta ocasion corresponde devengar, así como los salarios y gastos ocasionados por la detencion con el producto de parte del car-

mento que se venderá en cantidad suficiente.

4.<sup>o</sup> Teniendo la nave que hacer arribada para una reparacion urgente y necesaria , no se deberá indemnizacion alguna al fletador y si este prefiriese descargar sus efectos , pagará el flete por entero en el caso de no exceder de treinta dias la dilacion , y el flete proporcional á la distancia que la nave haya trasportado el cargamento pasando la dilacion de treinta dias. Quedando la nave inservible será obligacion del capitan fletar á su costa otra que reciba la carga y la portee á su destino , y no hallándola absolutamente en los puertos situados á treinta leguas de distancia , se rescindirá el contrato, abonándose el flete con proporcion á la distancia á que se haya conducido la carga, la cual se depositará en el puerto de la arribada. Si el capitan por malicia ó indolencia dejase de proporcionar embarcacion que trasportare el cargamento en el caso visto antes, podrán buscarla y cargarla los fletadores á expensas del anterior fletante , despues de hechas dos interpellaciones judiciales al capitan, que no podrá rehusar la ratificacion del contrato hecho por los cargadores.

5.<sup>o</sup> Sucediendo naufragio ó varamiento, ó que toda ó parte de la carga fuese presa de enemigos ó piratas, no devengarán flete las mercaderías perdidas, y habiéndose percibido flete adelantado se devolverá , á menos que no hubiese estipulacion en contrario.