

LIBRO TERCERO.

DEL COMERCIO MARITIMO.

TITULO I.	De las naves.—De su propiedad y responsabilidad	115
TITULO II.	De los navieros	119
TITULO III.	Del capitán, sobrecargo y corredores.—SECCION I.— Del capitán	121
SECCION II.	De los oficiales y equipaje de la nave	132
SECCION III.	De los sobrecargos	138
SECCION IV.	De los corredores intérpretes de navío	139
TITULO IV.	De los contratos especiales del comercio marítimo.— SECCION I.—Del fletamento y sus efectos	141
SECCION II.	Del conocimiento	152
SECCION III.	Del contrato á la gruesa ventura ó préstamo, á riesgo marítimo	155
SECCION IV.	De los seguros marítimos.	160
TITULO V.	De los riesgos y daños del comercio marítimo.—SEC- CION I.—De las averías	176
SECCION II.	De las arribadas forzosas	185
SECCION III.	Del naufragio	188
TITULO VI.	De la prescripción en las obligaciones del comercio marítimo	190
TITULO VII.	Del conocimiento en los negocios marítimo	192

LIBRO TERCERO.

DEL COMERCIO MARITIMO.

TITULO 1.

DE LAS NAVES.

De su propiedad y su responsabilidad.

ARTICULO 468.

Las naves se estiman para los efectos del derecho, entre los bienes muebles, y se adquieren por los mismos medios que toda cosa que está en el comercio humano, bajo las propias reglas, si no aparece alguna modificacion en este código; y siendo nacionales deberán estar registradas en la matrícula de mar de algun puerto de la República y sujetas á su ordenanza.

ARTICULO 469.

Pueden adquirirse por todo el que tiene capacidad, segun las leyes de la República, para comerciar, y solo las nacionales pueden hacer el comercio de escala y cabotaje en los puertos de la República, salvas las escepciones de los tratados con potencias extranjeras.

ARTICULO 470.

Cuando las naves sean ejecutadas y vendidas judicialmente para el pago de acreedores, tendrán privilegio de prelacion las obligaciones siguientes por el orden que se designan:

- 1.º El derecho del fisco.
- 2.º Las costas judiciales de su venta y distribucion del precio.
- 3.º Los derechos de pilotaje, toneladas y demas llamados de puerto.
- 4.º Los sueldos ó emolumentos del depositario ó custodio de la nave desde su entrada al puerto hasta su venta.
- 5.º El alquiler del almacen donde se depositaron los aparejos.
- 6.º Los gastos erogados en la conservacion y reparo de la nave en su último viaje hasta su venta.
- 7.º Los sueldos del capitan y tripulacion que sirvieron el último viaje.
- 8.º Las deudas que contrajo el capitan en su último viaje, siendo indispensables, y en utilidad de la nave.
- 9.º Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construccion de la nave, cuando no hubiere hecho viaje alguno, y si hubiese navegado, la parte del precio que aun no esté satisfecha á su último vendedor, y las deudas que se hubieren contraido para repararla, aparejarla y provisionarla para el último viaje.
10. Las cantidades tomadas á la gruesa antes de la última salida sobre el todo de la nave, ó alguna de sus partes.
11. El premio de los seguros para el último viaje, sobre las mismas cosas.
12. Finalmente, la indemnizacion debida á los cargadores por no haberse entregado sus efectos á los consignatarios, ó por las averías de que les sea responsable la nave.

ARTICULO 471.

Para gozar de prelación en los casos del artículo anterior, deberán comprobarse los créditos de que trata el número 1 por liquidación formada por contador de la respectiva oficina; los del número 2.º por tasación judicial; los de los números 3.º, 5.º, 6.º, 7.º y restantes por decisión judicial ó arbitral, previa justificación ante dicha autoridad, y en cuanto á los del número 4, por la liquidación hecha con presencia de los roles ó libros de cuenta y razón.

ARTICULO 472.

Los acreedores, por cualquiera de los títulos expresados en el artículo 470, conservan su derecho contra la nave vendida, mientras permanezca en el puerto donde se hizo la venta, y sesenta días contados desde que se haga á la vela para el primer viaje por cuenta del nuevo propietario. Mas siendo judicial la venta, con todas las solemnidades legales y en pública subasta, espira ese derecho luego que quede estendida la escritura de venta.

ARTICULO 473.

Mientras dure la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el artículo 470 puede ser embargada á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma en cualquier puerto donde se halle: y se procederá á su venta judicialmente con audiencia y citación del capitán en caso de hallarse ausente el naviero.

ARTICULO 474.

Por cualquiera otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio.

ARTÍCULO 475.

Se estima por viaje de una nave su salida de un puerto á otro, que conste en ambos y que dilate en arribar treinta dias al menos; ó su salida y regreso en cuyo intervalo demore mas de sesenta dias, si en este último caso no ha habido reclamo de los acreedores.

ARTICULO 476.

La venta voluntaria de una nave puede hacerse de todo ó de parte de ella, estando en el puerto ó en viaje y ha de hacerse constar por escritura pública, pues nadie puede poseerla sin título. Si se enagenare estando en viaje, se conserva hipotecada á los acreedores expresados en el art. 470, hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculado, y seis meses despues. Por la sola posesion no se adquiere el dominio de la nave, sino al cabo de treinta años siendo la posesion continuada y no siendo el poseedor el capitan. Deben ademas en la prescripcion concurrir las circunstancias con que por el derecho comun es un título de dominio

ARTICULO 477.

Toda nave puede ser ejecutada y vendida por autoridad judicial, por la vía y trámites del juicio ejecutivo, guardando los términos designados para los bienes raices, si se trata de la nave misma, de su casco, quilla ó aparejos; y los de los muebles si se trata de sus provisiones, vituallas ú otra cosa asi, cuya falta no inutiliza á la nave.

ARTICULO 478.

La nave que esté al hacerse á la vela no puede ser embargada, sino por deudas contraidas para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje, y aun en ese caso no puede embargársele si

presta caucion bastante. Se entiende que está al hacerse á la vela cuando está ya provista por el capitan de todo lo necesario para viajar.

ARTICULO 479.

Para que una nave pueda aparejarse es necesario que se halle bien construida á juicio de peritos y que esté matriculada y sujeta á las ordenanzas de matrícula, sin cuyos requisitos no podrá hacer viaje alguno.

TITULO II.

De los navieros.

ARTICULO 480.

Para ser naviero se necesita la capacidad legal para el comercio, y estar inscripto en la matrícula del puerto.

ARTICULO 481.

Al naviero cooresponde hacer todo contrato respectivo á la nave, ó dar instrucciones al capitan al intento quedando responsable aquel de lo que éste haga en su nombre, siendo conforme á dicha instruccion, ó en utilidad comprobada de la nave. La instruccion será escrita y firmada.

ARTICULO 482.

El nombramiento de capitan corresponde al naviero, y siendo varios se hará por la mayoría. El cargo de capitan puede desempeñarse por el mismo naviero si tuviere los requisitos para serlo, y hallándose en el mismo caso los copartícipes, se preferirá al que tenga mas interes en la nave.

ARTICULO 483.

Es el naviero responsable de la indemnizacion que se deba á los

cargadores por los perjuicios que en los efectos cargados ocasionare el capitán, si no es que abandone el buque y los fletes del último viaje para su pago: ~~asimismo~~ es responsable al capitán de lo que se haya suplido á la nave en uso de sus facultades ó instrucciones; así como queda obligado por todos los contratos que en los mismos términos celebre el dicho capitán.

ARTICULO 484.

El naviero no tiene responsabilidad por los contratos que el capitán haga en su provecho particular, ó por el de la nave escediéndose de sus atribuciones sin expresa autorizacion, ó dentro de ellas no mediando las formalidades legales esenciales para la validez del acto obligatorio.

ARTICULO 485

Tampoco tiene responsabilidad el naviero por los excesos del capitán y tripulación durante la navegacion, debiendo procederse contra la persona y bienes de los autores.

ARTICULO 486.

Puede despedir el naviero al capitán y tripulación, pagándoles los sueldos devengados, y estando en viaje los que debieran devengar hasta que regrese al punto donde se hizo el ajuste, sin indemnizacion no estando espresamente pactada: y si hubo causa justa ó delito para despedirlos durante el viaje, no les debe abonar mas que el sueldo devengado.

ARTICULO 487.

Si los ajustes del capitán y tripulación fueren por tiempo determinado, hasta que espire este no pueden ser despedidos, sino en el caso de insubordinacion en materia grave, hurto, embriaguez habi-

tual, daño causado en el buque, dolo ó negligencia manifiesta y probada; si el capitan es copropietario solo bajo estos supuestos puede ser despedido y dándole su porcion social, que en caso de no ser determinada se apreciará por peritos.

ARTICULO 488.

Todo contrato entre naviero y capitan, caduca por la venta de la nave, quedando salvo el derecho de éste por la indemnizacion correspondiente, á que queda afecta la nave misma por un año, si el vendedor resulta insolvente.

ARTICULO 489.

Los conavieros tienen el derecho de tanteo en la venta que cualquiera de ellos haga de su porcion respectiva, proponiendo la compra dentro de tercero dia de consumado el contrato y consignando en el acto el precio.

ARTICULO 490.

Cuando la nave necesita reparacion, si los copartícipes, pasados quince dias de notificados, no aprestan los fondos suficientes, perderán el derecho á su porcion respectiva, que se aplicará á aquellos de sus cópropietarios que hicieron la reparacion.

TITULO III.

Del capitan, sobrecargo y corredores.

SECCION I.

Del capitan.

ARTICULO 491.

Para ser capitan se necesita ser mexicano por nacimiento ó naturalizacion, en ejercicio de sus derechos, perito en el arte con pa-

tente espedita previo el exámen y demas requisitos de las ordenanzas de matrícula.

ARTICULO 492.

El naviero que quiere hacerse cargo de su buque, no teniendo los requisitos del artículo anterior, no podrá hacer otra cosa que desempeñar la administracion económica, estando obligado á tomar capitan aprobado para lo relativo á la navegacion.

ARTICULO 493.

El capitan estará ó no obligado á caucionar su manejo, segun lo que sobre ello contrate con el naviero; y éste le relevase de dar fianzas, no se le podrán exigir por otra persona.

ARTICULO 494.

El capitan es el gefe de la nave, y como á tal le debe obedecer la tripulacion, bajo las penas de ordenanza.

ARTICULO 495.

El capitan no puede ser obligado á recibir contra su voluntad los individuos de la tripulacion: es derecho suyo proponerlos, y el naviero debe escoger de entre los que le presente.

ARTICULO 496.

El capitan al imponer las penas correccionales para que está facultado, por la perturbacion del órden en la nave, faltas de disciplina ó del servicio, obrará como lo previenen los reglamentos de marina.

ARTICULO 497.

En ausencia del naviero ó los consignatarios de la nave, el capi-

tan puede ajustar los fletes con entera sujecion á las instrucciones que tenga escritas en duplicado, de que conservará un ejemplar y otro el naviero, firmados ambos por los dos, y procurará siempre las mayores ventajas en favor de la nave.

ARTICULO 498.

Cuando las circunstancias no permitan al capitán tomar las instrucciones del naviero, deberá comprar lo que estime absolutamente necesario para mantener la nave pertrechada, provista y municionada.

ARTICULO 499.

En casos urgentes que ocurran durante la navegacion, el capitán puede hacer en la nave los reparos necesarios é indispensables para continuar el viaje, obrando de acuerdo con el consignatario, si le es posible. Si no tiene fondos para la reparacion, rehabilitacion y aprovisionamiento indispensables en caso de arribada, acudirá á los corresponsales del naviero, y en su defecto, á los interesados en la carga, y á falta de unos y otros podrá obligar la nave ó cualquier cosa de ella, contratando préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo, previa licencia del cónsul ó vice-cónsul de la República en puerto extranjero, y en defecto de esos funcionarios, así como en los puertos nacionales, de la autoridad judicial que conozca de los negocios de comercio. No bastando ese recurso, podrá con la misma formalidad enagenar la parte de la carga cuyo precio cubra el lasto, debiendo escoger la que tenga mejor consumo, y haciendo el remate con autorizacion judicial en pública subasta, fuera de estos casos, en ningun otro tiene facultad de hacer todo lo que aquí se previene sin intervencion del naviero mismo, por lo que toca á la nave.

ARTICULO 500.

El capitán debe hacer constar todo lo relativo á la administracion

económica de la nave y las ocurrencias de la navegacion, á cuyo fin llevará tres libros forrados y foliados, rubricados en su primera foja por el presidente y el secretario del tribunal de los asuntos de comercio.

El primero de los tres libros, y que se titulará de cargamentos, servirá para asentar minuciosamente las mercancías que se carguen con espresion de la marca y número de bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, y fletes que devengaren: los nombres, procedencia y destino de los pasajeros.

El segundo, de cuenta y razon, llevará la de toda clase de gastos, cualesquiera que sean, que se hagan en la nave, especificando minuciosamente cuanto da ó recibe el capitan bajo cualquier título. Constarán en él igualmente los nombres de los individuos todos de la tripulacion, y el sueldo que reciben ó devengan, el lugar del domicilio de cada marinero ú oficial.

El tercero, que será el diario de navegacion, espresará cada dia todos los acontecimientos que ocurran en la nave, en los pasajeros y en la tripulacion, las resoluciones que deban tomarse y se tomen por los oficiales sobre la nave ó el cargamento.

ARTICULO 501.

Si durante la navegacion muriere algun pasajero, el capitan formará á presencia de dos testigos, inventario de los bienes, pondrá éstos en buena custodia y asentará en el diario el acontecimiento: lo mismo hará con el nacimiento y partida de bautismo que ocurran durante el viaje.

ARTICULO 502.

Antes de poner á la carga la nave, el capitan y oficiales reconocerán su estado, acompañados de dos maestros de carpintería y calafatería, y hallándola segura para el viaje, se extenderá un acta en el

libro de resoluciones; en caso contrario, hecho tambien el asiento, se suspenderá el viaje hasta que estén hechos los reparos necesarios.

ARTICULO 503.

Nunca podrá el capitán desamparar la nave ni pernoctar fuera estando en viaje, si no es por ocupacion precisa de su oficio.

ARTICULO 504.

El capitán que llegue á puerto extranjero se presentará al cónsul mexicano dentro de veinticuatro horas desde que se le dió la plática, y le declarará el nombre, matrícula, procedencia y destino del buque, la especie de cargamento que conduce, la causa ó causas de su arribada, y recogerá del mismo funcionario certificado de su declaracion, del tiempo en que arribó y en el que parte. Todo lo prevenido en este artículo hará ante el capitán del puerto, si el de la arribada fuese mexicano.

ARTICULO 505.

En caso de naufragio, el capitán con los que se hubieren salvado de la nave, se presentará en el puerto mas inmediato á la autoridad judicial, y bajo juramento hará ante ella relacion minuciosa de lo ocurrido, procurando probarla con el testimonio jurado de los individuos de la nave que se salvaron, y recogerá el expediente original para su resguardo. Siendo contradictorias las deposiciones, no hará fé la del capitán, y en todo caso, los pasajeros y marineros y todo otro interesado, tienen su derecho espedito para producir prueba en contrario. Si el naufragio no ocurriere en las costas mexicanas, el capitán hará su informacion con intervencion del cónsul mexicano.

ARTICULO 506.

Consumidas las provisiones de la nave durante la navegacion, el

capitan de acuerdo con sus oficiales, puede obligar al que tenga víveres por su cuenta particular, á entregarlos para el consumo comun, debiéndosele pagar por su justo precio á la primera arribada del buque.

ARTICULO 507.

Sin permiso del naviero no puede el capitan ni ninguno de la tripulacion, llevar carga de su cuenta particular en el buque. Tampoco hacer pacto alguno con los cargadores, que ceda en su beneficio particular, pues todo cuanto produzca la nave bajo cualquier título que sea, ha de entrar en el acervo comun de los partícipes en los productos.

ARTICULO 508.

Navegando el capitan á flete comun ó al tercio no puede tampoco hacer por su cuenta negocio separado, y si lo hiciere pertenecerá la utilidad que resulte á los demas interesados y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

ARTICULO 509.

Si el capitan ajustado para un viaje falta á su compromiso de cualquiera modo, debe indemnizar al naviero y á los cargadores de los perjuicios que con su conducta les ocasione; y queda inhábil perpetuamente para el cargo de capitan, salvo en caso de impedimento físico ó moral que le embarace cumplir su empeño.

ARTICULO 510.

El capitan no puede poner sustituto en su lugar, sin consentimiento del naviero, y haciéndolo, le será responsable de todas las gestiones que haga el sustituto, teniendo derecho el naviero de deponer á uno y otro y de exigir al capitan indemnizacion, como en el artículo precedente.

ARTICULO 511.

Desde el puerto donde cargue el capitán, debe dar aviso al naviero de los efectos que carga, su flete, nombre y domicilio de los cargadores, y cantidades tomadas á la gruesa: si no lo puede hacer desde allí, lo hará en el primer puerto á que arribe, si le fuere posible. También aprovechando la primera oportunidad, le dará noticia de su llegada al puerto de su destino.

ARTICULO 512.

Si en el caso de un accidente de mar, le fuere preciso al capitán abandonar la nave, reunirá á los oficiales teniendo el voto de calidad y obrará según lo acordado. Si logra salvar un bote, en él llevará lo más precioso del cargamento, dando preferencia sobre todo á los libros de la nave. Si los efectos salvados se perdieren antes de llegar á buen puerto, no tiene responsabilidad, justificando en el primer puerto á que arribe que la pérdida fué de caso fortuito inevitable.

ARTICULO 513.

Naufragando una nave en cualquier punto distante de puerto ó poblado, están el capitán, oficiales y marineros obligados á acudir á salvar todos los efectos del cargamento: recoger los que el mar arrojé á la playa; y en cuanto sea posible, dar aviso y pedir auxilio á la autoridad política más inmediata, sin perjuicio de hacerlo luego que se pueda con la más próxima al lugar donde ocurrió el naufragio y al cónsul si reside allí. Mientras no se reciban los auxilios, la tripulación es responsable de los efectos salvados hasta entregarlos á la autoridad por inventario, de la cual recogerán recibo para su resguardo.

ARTICULO 514.

No puede el capitán para sus negocios propios hipotecar la nave, ó

tomar sobre ella dinero á la gruesa, salvo que fuere copartícipe, en cuyo caso solo puede obligar su porcion particular siempre que no esté antes obligado el todo de la nave, y cuidando de especificar en la póliza del dinero que tomare la porcion de la propiedad que le corresponde y sobre que funde la hipoteca. La contravencion á este artículo da derecho al naviero para deponer al capitan y obligar á éste al pago de principal y costas.

ARTICULO 515.

Fletada la nave, debe ponerla el capitan en aptitud de recibir luego la carga en el término pactado, sin poder, cuando se ha fletado por entero, recibir carga de otra persona sin anuencia del fletador, el cual podrá obligarle, si llega á hacerlo, á desembarcarla, y exigirle la reparacion de los perjuicios que le irroque.

ARTICULO 516.

Sin consentimiento del naviero, de los oficiales de la nave y de los cargadores, no podrá el capitan poner carga sobre cubierta, bastando para ello que lo resista uno solo de los espresados individuos.

ARTICULO 517.

El capitan, lo mismo que el naviero, no puede admitir mas carga de la que corresponda á la cavidad de la nave, haciéndose responsable de los perjuicios que ocasione á los cargadores.

ARTICULO 518.

Está obligado el capitan á mantenerse dentro del buque, con toda su tripulacion, mientras se esté cargando: á no permitir fuego en la cocina durante la navegacion, desde la cinco de la tarde hasta despues de amanecer al dia siguiente, y que no se fume entre cubiertas.

ARTICULO 519.

Fletada la nave para determinado viaje, no puede dejar de hacerlo, si no sobreviene guerra, peste ó estorsion en la misma nave que la impida navegar.

ARTICULO 520.

Cuando un corsario estrajere por violencia efectos de la nave, que resistirá el capitan ó procurará como le sugiera la prudencia, atenuar, formará su asiento en el libro y justificará el hecho en el primer puerto á que arribe, como en el caso de naufragio.

ARTICULO 521.

El capitan que corriere temporal, ó considere que haya daño ó avería en la carga, hará su protesta en el primer puerto á que arribe en el término de veinticuatro horas, y la ratificará en igual plazo contado tambien desde su arribó, llegando á su destino, procediendo luego á justificar los hechos sin abrir las escotillas.

ARTICULO 522.

No puede el capitan tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y en caso de hacerlo será ineficaz el contrato con respecto á éste.

ARTICULO 523.

Llegado el capitan al puerto de su destino, obtenidos los permisos de las oficinas de marina y de hacienda, entregará desde luego á los cargadores ó consignatarios el cargamento sin desfalco, bajo su responsabilidad y la de la nave, sus pertrechos y aparejos. Mas si el cargamento hubiere tenido aumento éste será del dueño, pagando el flete respectivo al naviero.

ARTICULO 524.

En ausencia de consignatario ó portador legítimo de los conocimientos á la órden, el capitan deberá poner el cargamento á disposicion del tribunal de comercio, para que provea lo conducente á su depósito y conservacion, con intervencion del cónsul ó cónsules de la nacion á que pertenezca el buque y su cargamento.

ARTICULO 525.

El capitan llevará un asiento formal de los géneros que entrega con sus marcas y números, ó su cantidad si son de peso ó medida, y lo trasladará al libro de cargamentos.

ARTICULO 526.

El capitan es civilmente responsable de los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento, por su impericia ó negligencia, estando obligado á prestar la culpa levisima. Si hubo dolo será ademas castigado con arreglo á la legislacion criminal comun. Y si fuere declarado inhábil no podrá ejercer cargo alguno en ningun buque.

ARTICULO 527.

No se admite escepcion alguna al capitan responsable, por haber tomado ruta contraria á la que debia, ó variado la que llevaba sin justa causa calificada en junta de oficiales, con asistencia de los cargadores y sobrecargos que se hallaren á bordo.

ARTICULO 528.

Es tambien civilmente responsable el capitan de los hurtos y robos cometidos en el buque, por la tripulacion, teniendo derecho de repetir contra el culpable. La es tambien de las pérdidas, comi-

sos, multas y confiscaciones, por haber contravenido á las disposiciones aduanales y de policía de los puertos y de las que se causen por las discordias que se susciten en el buque, por las faltas de la tripulación en su servicio y defensa, si no prueba que usó de todos los medios que estaban en su arbitrio para evitarlo, prevenirlo y corregirlo.

ARTICULO 529.

Es responsable en los mismos términos de los perjuicios ocasionados por la inobservancia de los artículos 502, 504, 507, 515, 516 y 517.

ARTICULO 530.

La responsabilidad del capitán sobre el cargamento comienza desde que se le hace entrega de él en la orilla del mar ó muelle del puerto de la carga hasta el de la descarga, salvo lo que espresamente se haya pactado ó que quedare por cuenta del cargador poner la carga á bordo ó recibirla del mismo modo.

ARTICULO 531.

Por los perjuicios de caso fortuito ó fuerza invencible no es responsable el capitán.

ARTICULO 532.

El capitán no puede arribar fuera del puerto de su destino sino en los casos de los artículos 732 al 735, y si lo hiciere en otro caso ó por negligencia, culpa ó impericia, será responsable al naviero y á los cargadores de los daños y perjuicios que les sobrevengan.

ARTICULO 533.

El capitán que tome dinero sobre el casco y aparejos del buque,

que empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y forma prevenidos, así como el que cometa fraude en sus cuentas, además de reembolsar la cantidad defraudada, será castigado como reo de hurto doméstico.

ARTICULO 534.

Toda obligacion contraida por el capitan en beneficio del buque recae sobre el naviero, y no lo hace personalmente responsable si él no se constituye espresamente tal, ó firma letra de cambio ó pagaré á su nombre.

SECCION II.

De los oficiales y equipaje de la nave.

ARTICULO 535.

Ninguno podrá ser piloto, contramaestre ú oficial de nave mercante, sin tener los requisitos y habilitacion de las ordenanzas de matrícula de mar. El contrato que se celebrare con persona á que falten esos requisitos es nulo é ineficaz.

ARTICULO 536.

En defecto del capitan recae el mando de la nave en el piloto, cuyo oficial debe siempre ir provisto de las cartas de navegacion, y de los instrumentos necesarios para el desempeño de sus funciones, siendo responsable mancomunadamente con el capitan de los daños que ocasione la falta.

ARTICULO 537.

Para variar de rumbo el piloto obrará de acuerdo con el capitan, y si éste se opusiere, espondrá sus razones en la junta de oficiales, y si el capitan insiste en su resolucion obedecerá, asentando en el

libro su esposicion y así salva su responsabilidad, que será en tal caso del capitán.

ARTICULO 538.

El piloto llevará un libro en que anote todos los días la altura del sol, la derrota, distancia, longitud y latitud á que juzgue hallarse, las naves que encuentre y todas las observaciones útiles que hiciere. El capitán revisará los apuntes y los rubricará diariamente

ARTICULO 539.

Si por impericia ó descuido del piloto sufre la nave algun contra-tiempo, será responsable de todos los perjuicios que sobrevengan, si hubo dolo de su parte, será procesado y castigado segun derecho, y quedará inhabilitado para volver á ejercer el cargo en ningun buque. La responsabilidad del piloto no escluyen la que tiene el capitán segun el art. 526.

ARTICULO 540.

En defecto del piloto suplirá las faltas del capitán el contramaestre, á cuyo cargo está vigilar la conservacion de los aparejos de la nave y proponer al capitán las reposiciones que creá necesarias: arreglar en buen órden el cargamento, tener espedita la nave para las maniobras de la navegacion, mantener el órden y disciplina y buen servicio de la tripulacion, recibiendo las órdenes é instrucciones del capitán y comunicándole con prontitud lo que ocurra, dar á cada marinero el trabajo que le corresponda á bordo y vigilar sobre su cumplimiento: desarmada la nave, recibir por inventario todos sus aparejos y pertrechos, y cuidar de su guarda y conservacion mientras no se le releve por el naviero.

ARTICULO 541.

Sobre las cualidades de todos los que deben formar el equipaje, se observará lo prevenido en el reglamento de matrículas.

ARTICULO 542.

En la contrata de sus ajustes deberá estenderse constancia firmada por el capitan y el marinero ú otro en su lugar si no supiere, en el libro respectivo, que estando estendido en forma hará entera fé, sobre las diferencias que ocurran entre el capitan y el equipaje en razon de las contratas contenidas en él, y de las cantidades entregadas á cuenta de ellas.

ARTICULO 543

Estos contratos no pueden rescindirse sin legitimo impedimento sobrevenido despues, y el marinero que obligado así en una nave se obliga en otra, será al arbitrio del capitan de la primera reemplazarlo á su costa, ú obligarlo personalmente á servirla, y el segundo contrato es nulo é ineficaz, pierde los salarios devengados por el primer empeño y se sujetará á la pena correccional de la autoridad militar de marina. El capitan que hizo el ajuste con conocimiento del primero, incurrirá en la multa de cien pesos.

ARTICULO 544.

Para hacer un ajuste deberá el marinero llevar certificacion del capitan del buque en que servia de habersele separado; y el ajuste si otra cosa no consta, se entiende celebrado por un viaje de ida y vuelta hasta el mismo puerto.

ARTICULO 545.

Solo puede despedirse á un marinero mientras no concluye el término de su ajuste, por la perpetracion de delito que perturbe el órden en la nave, reincidencia en faltas de subordinacion, de disciplina ó del cumplimiento del servicio, por la embriaguez consuetudinaria y por sobrevenirle un impedimento legitimo para desempe-

ñar su trabajo. Si el capitan, fuera de estos casos, le rehusare llevar, le pagará su sueldo íntegro permiliéndole que se quede en tierra y mediante esta indemnizacion no se le podrá obligar á llevarlo: hará el pago de los fondos de la nave si obra por motivos prudentes y fundados en la utilidad y beneficio del buque, pero si no, lo hará de su propio haber.

ARTICULO 546.

Ya estando en viaje no puede ser abandonado ningun marinero, sino en caso de delito por el que deba entregarse á la autoridad.

ARTICULO 547.

Si el viaje no se verifica por causa del naviero, se dará á los marineros ajustados un mes adelantado de salario sin perjuicio de lo que hayan devengado y derechos que tengan adquiridos: si el ajuste era por cantidad determinada se graduará la correspondiente al mes; y si el viaje no debiera pasar de ese término, se les abonarán quince dias

ARTICULO 548.

Si el viaje se revoca estando ya en él, se les pagará como si lo hubieran concluido, no siendo el ajuste por meses, pues siéndolo se les abonarán los devengados y los que deban dilatar en volverse, y ademas todos los gastos necesarios para el regreso.

ARTICULO 549.

Si se varia el destino de la nave, determinado en los ajustes, el aumento que corresponda á los marineros será el que convenga ó se decida por árbitros; pero si rehusaron la variacion dada per el naviero, solo se les dará el sueldo de los dias trascurridos desde los ajustes

ARTICULO 550.

Las prevenciones de los tres artículos precedentes se observarán aun cuando la revocacion ó variacion provenga de los cargadores, de quienes podrá exigir indemnizacion el naviero.

ARTICULO 551.

Ocurriendo la revocacion del viaje por la declaracion de guerra ó prohibicion de comerciar con la potencia á cuyo territorio se dirigia la nave; por el estado de bloqueo del puerto de su destino ó peste que en él sobrevenga; por prohibicion de recibir allí los efectos que carga la nave; por detencion ó embargo del buque por orden de la autoridad ú otra causa independiente de la voluntad del naviero; por un descalabro que sufra dejándola imposibilitada para navegar, no se debe indemnizacion á los marineros, que solo tendrán derecho á lo devengado, si la nave está todavia en el puerto. Si despues de comenzado el viaje ocurriere alguno de los tres primeros casos; recibirán lo devengado hasta el puerto á donde el capitán crea conveniente arribar en beneficio de la nave y su cargamento, y quedarán rescindidos sus ajustes; pero si continuare el viaje se les cumplirá su ajuste. En el caso cuarto continuarán percibiendo la mitad de su haber si el ajuste fuere por meses; el cual quedará rescindido escediendo de tres meses el embargo, sin derecho á indemnizacion, y si el ajuste fuere por viaje deberán cumplir su contrato en los términos convenidos. En el último caso solo tienen derecho á lo devengado; y si hubo dolo á indemnizacion del culpable.

ARTICULO 552.

Si el viaje se prolonga por beneficio de la nave ó del cargamento, se aumentará la soldada proporcional á sus ajustes, y no se les

disminuirá si se acorta: mas navegando el equipaje á la parte, en casos de demora ó mayor estension ó revocacion del viaje, tiene solo derecho á la parte proporcional que le corresponda en la que hagan al fondo comun de la nave las personas responsables de tales ocurrencias

ARTICULO 553.

En caso de pérdida de la nave no tiene derecho el equipaje á reclamar salario alguno, ni obligacion de devolver lo anticipado: salvándose alguna parte de ella tendrá derecho á lo que su valor alcance á cubrir y lo mismo sobre el flete del cargamento que se salve: el capitan será comprendido en ambos casos en la distribucion, por la parte proporcional que corresponda á su salario; mas si el equipaje navega á partido, no tendrá derecho sobre los restos de la nave, sino sobre los fletes del cargamento que logró salvarse.

ARTICULO 554.

En caso de enfermedad que no provenga de hecho culpable del marinero, tiene éste derecho á percibir salario; pero de él, y si no basta, de sus bienes, se satisfará lo erogado del fondo comun de la nave, en su asistencia y curacion: si su enfermedad fuere de herida que recibió en servicio ó de defensa de la nave será asistido y curado á espensas de los interesados en sus productos, deduciéndose ese gasto del flete con preferencia de cualquier otro

ARTICULO 555.

En caso de muerte, se dará á los herederos el salario devengado si el marinero estuviere ajustado por meses. Si el ajuste fuere por viaje les corresponde la mitad si murió á la ida, y todo si fuere á la vuelta. Si el finado estaba á partido tendrá derecho á su parte pro-

porcional si el viaje habia comenzado y ninguno absolutamente en caso contrario

ARTICULO 556.

Muerto ó apresado el marinero en servicio de la nave, se estima como si en él continuara para la percepcion de sus salarios correspondientes á todo el viaje contratado, pero apresado por descuido ó accidente que no tenga conexion con el servicio, solo tiene derecho á lo devengado.

ARTICULO 557.

La nave, aparejos y fletes son responsables por los salarios de los marineros ajustados por viaje ó mesadas.

SECCION III.

De los sobrecargos.

ARTICULO 558.

Al sobrecargo toca ejercer únicamente la administracion económica de la nave, y el cargamento en lo que se le liaya confiado expresa y determinadamente por el comitente, sin entrometerse en las funciones del capitan, al que la presencia del sobrecargo exime de responsabilidad en la parte que está á cargo de éste.

ARTICULO 559.

Deberá llevar un libro de cuenta y razon rubricado por el capitan del puerto, de la matrícula de su barco y foliado en que deberá asentar todas sus operaciones.

ARTICULO 560.

No puede hacer ningun negocio por cuenta propia, fuera de la pa-

cotilla convenida con sus comitentes, ó permitida por el uso del puerto donde se despache la nave, sin poder emplear en el retorno de la misma pacotilla mayor cantidad que la que le produjere, ó se le permita por los comitentes. Si hiciere lo contrario de lo prevenido en este artículo, redundarán los beneficios que puedan traer las negociaciones que hiciere en provecho de sus comitentes, sin ser de su cargo las pérdidas.

ARTICULO 561.

Las disposiciones de los artículos de la seccion tercera, título segundo, libro primero; que determinan la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores, se entienden del mismo modo con los sobrecargos.

SECCION IV.

De los corredores intérpretes de navio.

ARTICULO 562.

En todo puerto abierto al comercio extranjero habrá el número de corredores intérpretes, que posean al menos dos idiomas vivos de los mas usados fuera del español, que determine el ministerio de fomento.

ARTICULO 563.

Los corredores de navio ademas del requisito de idiomas de que habla el artículo precedente, tendrán los que señala el código para los corredores ordinarios del comercio terrestre.

ARTICULO 564.

Son atribuciones de los corredores intérpretes de navio:

1.º Intervenir en los contratos de fletamentos que no celebren

directamente los capitanes ó consignatarios con los mismos fletadores.

2.º Asistir á los capitanes y sobrecargos de naves extranjeras y servirles de intérpretes cuando lo necesitan, en todo lo que quisieren practicar en declaraciones, protestas y demas diligencias semejantes.

3.º Traducir los documentos que los espresados hayan de presentar en las oficinas sin cuya circunstancia nada valen, así como ratificar las traducciones ya hechas de los mismos documentos, sin cuyo requisito no serán admitidas

4.º Representar á los dichos en juicio cuando no comparezcan por sí, ó por medio del naviero ó consignatario.

ARTICULO 565.

Los corredores deberán llevar distintamente:

1.º El asiento de los capitanes á que asistan con espresion de sus nombres, el del buque, su calidad, porte y pabellon, puertos de su procedencia y destino.

2.º El de los documentos que traduzcan copiando íntegra la traduccion.

3.º El de los contratos en que intervengan con espresion del nombre del buque, su pabellon, matrícula y porte, nombres de los contrayentes, el del capitan del buque, destino para donde se ajusta el flete, su precio, la moneda y tiempo en que debe verificarse su pago, los efectos del cargamento, las condiciones pactadas, el plazo convenido para la carga y descarga; haciendo en todo referencia á la contrata original firmada por las partes, y de la que el corredor tendrá en su poder un duplicado. Para estos asientos se llevarán tres distintos libros.

ARTICULO 566.

No podrán estos corredores para sí ni para otro, comprar cosa al

guna á bordo de la nave que visiten, ni hacer en el comercio marítimo nada de lo que respectivamente se prohíbe á los corredores del comercio terrestre.

ARTICULO 567.

Sus libros en caso de muerte ó separacion los serán recogidos como á todos los corredores comunes, y depositados en el archivo del tribunal de comercio. Si entre los hijos del corredor hubiere algun varon y se repugnare la entrega, se sacará testimonio autorizado por mandato del tribunal.

TITULO III.

DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DEL COMERCIO MARITIMO.

SECCION I.

Del fletamento y sus efectos.

ARTICULO 568.

En todo fletamento se mencionará específicamente:

1.º La clase, nombre y porte del buque, su pabellon y puerto de su matrícula.

2.º El nombre, apellido y domicilio del capitan; el nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste fuere quien contratare el fletamento; el nombre, apellido y domicilio del fletador, y si obrare por comision el de de su comitente. Los puertos de la carga y de la descarga

3.º La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen á cargar.

4.º El flete que deba pagarse, con especificacion del modo y términos en que haya de hacerse.

5.º El tanto que haya de darse de capa al capitan.

- 6.º Los días convenidos para efectuar la carga y descarga.
- 7.º Las estadías y sobrecestadías que hayan de contarse y lo que se pague por ellas.
- 8.º Todos los pactos especiales en que se convengan las partes.

ARTICULO 569.

Para ser obligatorio el contrato se estenderá por escrito en una póliza el fletamento, firmada por ambas partes, y en defecto de la que no sepa por dos testigos. Cada parte tendrá un ejemplar firmado por todas ellas, de la póliza, y otro el corredor si intervino. Ese documento hará plena fé en juicio, siempre que se haga el contrato con intervencion del corredor certificando éste la autenticidad de las firmas de las partes y que fueron puestas á su presencia. Estando discordes los ejemplares de las partes se estará al que vaya conforme con la que el corredor debe reservar en su registro, y cuando éste no intervino, la póliza hará fé reconocida por las partes su firma. No habiendo intervenido corredor ni reconociendo las partes sus firmas se estará en los casos de duda, á las pruebas que produzcan.

ARTICULO 570.

Si el cargamento se recibe sin celebrar en la forma debida el contrato de fletamento, se estará á lo que espese el conocimiento, que servirá de título para fijar los derechos y obligaciones del naviero, capitan y fletador, respecto de la carga.

ARTICULO 571.

Si en la póliza no se pactó sobre el plazo de carga y descarga, se estará á la costumbre del puerto en que se hagan estas operaciones.

ARTICULO 572.

Pasado ese plazo, no habiéndose pactado nada sobre la demora,

el capitán tendrá derecho á reclamar indemnizacion de las estadias y sobreestadias pasadas, podrá ademas rescindir el contrato, si se trata de la carga; y en cuanto á la descarga la puede luego hacer, ocurriendo al tribunal de comercio del puerto, para que provea lo conveniente al depósito de los efectos, con intervencion del cónsul de la nacion respectiva.

ARTICULO 573.

Habiendo error ó engaño en la cabida designada al buque, tendrá opcion el fletador á rescindir el contrato, ó á que se le haga reduccion en el flete convenido á proporcion de la carga que la nave deja de recibir, y á que se le indemnice de los perjuicios que resiente por la carga que no cabe; pero esto no tendrá lugar cuando la diferencia entre la cabida del buque manifestada al fletador, y su verdadero porte, no esceda de una quincuagésima parte, ó cuando el porte manifestado sea el que conste en la matrícula, pues entonces bajará del flete la parte que corresponde á la porcion de carga que no puede llevarse.

ARTICULO 574.

Tambien puede rescindir el contrato el fletador, cuando se le hubiere ocultado el verdadero pabellon de la nave y reclamar indemnizacion por los perjuicios que el engaño le ocasionó.

ARTICULO 575.

Si ajustado un flete fuere vendida la nave no estando aun cargada, puede cargarla por su cuenta el comprador, indemnizando el vendedor al fletador de los perjuicios que le hubiere causado. No cargándola por su cuenta el nuevo propietario, se llevará á efecto el contrato pendiente pudiendo el comprador reclamar contra el vendedor el perjuicio que se le siga si no le instruyó del fletamento

pendiente al tiempo de celebrar la venta. Mas si la nave está cargada ó comenzada á cargar, hará su viaje, y el comprador reclamará indemnizacion del vendedor, si no le advirtió esa circunstancia al hacer la venta.

ARTICULO 576.

Aun cuando el capitan se haya escedido de sus órdenes é instrucciones al celebrar un fletamento, éste se llevará á efecto quedando al naviero su derecho á salvo contra el capitan.

ARTICULO 577.

No siendo bastante el porte de la nave para cumplir fletamentos diferentes, tendrá preferencia el que ya hubiere cargado y los demas por el orden de las fechas de sus contratas. No habiendo prioridad en las fechas, cargarán á prorata de las cantidades de peso ó estension que cada uno tenga marcadas en su contrata, dejando salvo el derecho á los perjudicados, contra el fletante que les debe indemnizar.

En el caso de estar la nave fletada por entero, puede el fletador obligar al capitan á que se dé á la vela luego que esté la carga á bordo, si no obsta fuerza insuperable. Si los fletamentos son parciales, deberá emprender el viaje á los ocho dias de recibidas de carga las tres cuartas partes del porte de la nave.

ARTICULO 578.

Recibida una parte de carga, el fletante no podrá rehusar del mismo propietario ó de otros, recibir el resto á precio y condiciones iguales si no las halla mas ventajosas, y no queriendo convenir le podrá obligar el fletador á darse á la vela con la que lleva á bordo

ARTICULO 579.

El capitán que habiendo recibido parte de la carga no puede completar las tres quintas partes del porte de su nave, puede subrogar otra ya visitada y declarada apta para ese viaje, siendo de su cuenta los gastos del transbordo y exceso de flete; pero no hallando medio de subrogar en el plazo convenido, y si no se pactó, en el de treinta días después de haber empezado á cargar, deberá emprender el viaje.

ARTICULO 580.

Los perjuicios que ocasione al fletador, la demora voluntaria del capitán en darse á la vela, pasado el tiempo en que debió hacerlo, si se le hubiese requerido para ello judicialmente, son del cargo del fletante.

ARTICULO 581.

En el caso de estar fletada la nave por entero, ó en el de tener ya reunidos en fletamentos parciales tres quintos de la carga correspondiente á su porte, no puede subrogar otra nave de la que designa la contrata del fletamento sin consentimiento de todos los cargadores; y haciéndose sin ese requisito, deberá el fletante responder de cuantos daños sobrevengan al cargamento durante el viaje.

ARTICULO 582.

Fletada la nave por entero, puede el fletador ceder su derecho á otro en todo ó en parte para que la cargue, sin que pueda resistirlo el capitán. Si se hubiere fletado por cantidad fija, puede el fletador subfletar de su cuenta á precios mas ventajosos, no variando su responsabilidad hácia el fletante y no causando alteracion en los términos y condiciones del primer fletamento.

ARTICULO 583.

Si el fletador deja de embarcar parte de la carga ajustada, pagará no obstante su flete, si no es que el capitán logre hallar carga que complete la que faltó. Si por el contrario introduce el fletador mas carga de la convenida, pagará el exceso en proporción del ajuste; y si el capitán no puede colocar este aumento de carga bajo la escotilla y en buena estiva, sin faltar á los demas contratos que tenga celebrados lo hará descargar por cuenta del dueño.

ARTICULO 584.

Igualmente podrá el capitán echar á tierra, si aun no ha emprendido el viaje, las mercaderías introducidas al buque clandestinamente y sin su consentimiento, ó bien las porteará al flete mas alto que hubiere ajustado en aquel viaje.

ARTICULO 585.

El perjuicio de comiso, embargo ó detención, que el fletador ocasiona á la nave, por haberle introducido efectos distintos de los que manifestó al fletante, recae sobre el dicho fletador, que con sus bienes está obligado á indemnizar la nave misma y el cargamento de los daños que se les sigan; pero si el fletante convino en recibir efectos de ilícito comercio, se constituye responsable mancomunadamente con el dueño de ellos á todos los perjuicios que se originen á los demas cargadores, y no podrá exigir de aquel indemnización por el daño que resulte á la nave, aun cuando se hubiere pactado.

ARTICULO 586.

Si el fletador antes de cargar abandona el fletamento, pagará la mitad del flete convenido, y el fletante queda libre de toda obligación.

ARTICULO 587.

En los fletamentos á carga general, puede cualquiera de los fletadores descargar las mercaderías cargadas, pagando medio flete y los gastos de desestivar y restivar, y todo otro daño que sobrevenga á los cargadores.

ARTICULO 588.

Si una nave fuere fletada para recibir carga en otro puerto, el capitan irá á pedirla al consignatario en el tiempo convenido; si no le fuere entregada ocurrirá á pedir instrucciones al fletador y esperará el tiempo regular para recibirlas, corriendo entre tanto las estadías y sobreestadías convenidas, ó las que sean de uso en el puerto, si no se pactaron. No recibiendo el capitan contestacion en el término regular, formalizará su protesta y se volverá. El fletador entonces deberá pagarle todo el flete pactado, con deduccion del que hubiere recibido por carga de un tercero el capitan, que procurará adquirirla diligentemente antes de su regreso. Esto tendrá lugar respectivamente en el caso de haberse ajustado la nave por ida y vuelta y no sea habilitada con la carga de retorno.

ARTICULO 589.

Si antes de hacerse la nave á la vela sobreviene declaracion de guerra entre el país de su pabellon y otra potencia marítima, ó se interrumpen las relaciones mercantiles con la nacion de que es el puerto adonde se emprendia el viaje, quedan por ese hecho los fletamentos rescindidos y estinguidas las acciones nacidas de ellos; y la nave si estaba cargada se descargará por cuenta del fletador.

ARTICULO 590.

Si se interrumpe la salida de la nave por clausura del puerto, ú

otro accidente de fuerza invencible, subsiste el fletamento sin derecho á indemnizacion de perjuicios por parte alguna; siendo considerados como avería comun los gastos de mantencion y sueldos del equipaje. En estos casos puede el cargador, para mayor seguridad, hacer descargar y volver á cargar pagando estadías, si despues de cesado el impedimento, hubiere demora por la recarga.

ARTICULO 391.

Si ya salida la nave, por tiempo contrario ó temor de enemigos, arriba al puerto de su salida, conviniendo los cargadores en la descarga total, se hará pagando el flete de toda la ida si se ajustó por viaje, y si lo fué por mesadas, de una si el viaje era para puerto de la República ó del mismo mar, y de dos mesadas si era para otro puerto distinto de los espresados.

ARTICULO 392.

Si los accidentes de declaracion de guerra, cerramiento de puerto, ó interdiccion de relaciones comerciales, ocurren estando ya en viaje la nave, seguirá el capitan las instrucciones del fletador y percibirá solo el flete de la ida, sea cual fuere el puerto á que arribe y aunque el contrato se estienda á la vuelta. Si el capitan no lleva las dichas instrucciones en el caso de declaracion de guerra, deberá seguir al puerto de su destino si no le comprende, y en caso contrario al neutral y seguro mas inmediato, donde aguardará las órdenes del cargador, sufragándose los gastos y salarios de la demora como avería comun.

ARTICULO 393.

Si la nave descarga en el puerto de arribada, devenga el flete entero de la ida, hallándose á mas de la mitad de la distancia que hubiere entre los dos puertos de la espedicion y de la consignacion, y siendo á menor distancia, solo devenga la mitad de dicho flete.

ARTICULO 594.

Los gastos de descarga y recarga que se hagan en cualquier puerto de arribada, mediando el consentimiento de los cargadores, ó en su defecto del tribunal por evitar daños á las mercancías, son de cuenta de los mismos cargadores.

ARTICULO 595.

Arribando la nave por causa de reposicion á puerto distinto del de su destino, no tiene el fletador derecho á indemnizacion alguna, y si los cargadores quisieren descargar, podrán hacerlo pagando el flete entero si la dilacion no escediere mas de treinta dias, y escediendo de ellos, solo pagarán el flete proporcional á la distancia que la nave haya trasportado el campamento; quedando la nave inservible, el capitan buscará otra y la fletará á su costa para que reciba la carga y la portee á su destino, acompañándola hasta entregarla; mas si en puertos treinta leguas distantes, no hallare nave que fletar, se depositará la carga por cuenta de sus dueños en el puerto de la arribada, regulándose el flete de la nave que quedó inservible, en razon de la distancia que la portecó, y sin otro derecho á parte alguna para pretender indemnizacion.

ARTICULO 596.

Si en el último caso de los espresados en el artículo precedente, el capitan por malicia ó negligencia deja de proporcionar otra nave requerido previamente por dos veces ante la autoridad judicial; podrán buscarla y fletarla los cargadores á espensas del anterior fletante, y el capitan deberá ratificar el contrato que se llevará á efecto de su cuenta y bajo la responsabilidad de dicho capitan.

ARTICULO 597.

Si por bloqueo ú otra cosa que interrumpa las relaciones de co-

mercio no pudiere arribar la nave al puerto de su destino, y las instrucciones del cargador no hubiesen prevenido este caso, arribará el capitán al puerto hábil mas próximo, donde si se encontrare persona cometida para recibir el cargamento se lo entregará; y en su defecto, aguardará las instrucciones del cargador, ó bien del consignatario á quien iba dirigido, y obrará segun ellas, soportándose los gastos que este retardo ocasione como avería comun, y perdiendo el flete de ida por entero.

ARTICULO 598.

Transcurrido un término suficiente á juicio del tribunal de comercio ó magistrado judicial de la plaza, adonde se hizo la arribada, para que el cargador ó consignatario nombren en ella persona que recibiese el cargamento, se decretará su depósito por el mismo tribunal, pagándose el flete con el producto de la porcion del mismo cargamento, que venderá en cantidad suficiente para cubrirlo.

ARTICULO 599.

En los fletamentos de cualquiera especie corren los fletes desde el dia en que se ponga la nave á la carga, salvas las condiciones que se pacten por las partes. Cuando los fletes se ajusten por peso, se hará el pago por peso bruto, incluyendo, si no se conviene en otra cosa, los envoltorios, vasijas ó semejantes que contengan las mercaderías.

ARTICULO 600.

Se debe flete de las mercaderías que en caso urgente vendiere el capitán para un gasto indispensable en la nave. El flete de las mercaderías arrojadas al mar se considerará como avería comun, abonándose su importe al fletante.

ARTICULO 601.

De las mercaderías perdidas por naufragio, corsario ó piratas, no

se debe flete, y se restituirá el que se hubiere percibido, á menos que no se hubiere estipulado lo contrario; mas rescatándose el buque con la carga ó salvándose ésta del naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia que el buque portecó la carga, y si reparado éste, la lleva á su destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda decidirse sobre la avería. Igualmente pagarán íntegro el flete las mercaderías deterioradas ó disminuidas por caso fortuito, vicio propio de la cosa, ó por mala condicion de los envases, salvo siempre lo que se hubiere pactado.

El fletante no está obligado á recibir en pago de flete los efectos averiados; pero bien podrán abandonarle los cargadores por el flete, los líquidos cuyas vasijas hayan perdido mas de la mitad de su contenido.

ARTICULO 602.

En el caso de aumento natural de peso ó medida de las mercaderías en el buque, debe el propietario pagar el flete correspondiente á este exceso.

ARTICULO 603.

Por el infante que nazca en la nave no se debe flete, pero sí por la persona que muera en ella ó se desembarque estando ya emprendida la navegacion.

ARTICULO 604.

El fletador que fuera de los casos de fuerza insuperable hiciere descargar sus efectos antes de llegar al puerto de su destino, pagará todo el flete y los gastos de arribada que se hizo á su instancia.

ARTICULO 605.

Desde el momento mismo en que se hayan descargado, y puesto á

disposicion del consignatario los efectos se debe ya el flete, sin que á pretesto de desconfianza de su pago se puedan aquellos retener á bordo, pues en caso de tener tal desconfianza fundada, se ocurrirá al tribunal de comercio, quien á instancia del capitan podrá decretar su intervencion al descargarlos, hasta que sea satisfecho el flete.

ARTICULO 606.

Si no es en los casos espresados, en ningun otro sufrirá disminucion en el precio estipulado el contrato de fletamento.

ARTICULO 607.

La capa debe satisfacerse en la misma proporcion que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones y modificaciones á que están sujetos estos.

ARTICULO 608.

El cargamento está especialmente obligado al pago de los fletes devengados en su trasporte hasta cumplido un mes de entregado al consignatario, y durante él hay prelación á toda otra deuda aun en caso de quiebra del consignatario, pero pasado ese plazo cesan la hipoteca y la antelacion, lo mismo en el caso de pasar las mercaderías á un tercer poseedor ocho dias despues de su recibo.

SECCION II.

Del conocimiento.

ARTICULO 609.

El cargador y el capitan de la nave deben mutuamente entregarse un conocimiento que espresé:

- 1.º El nombre, matricula y porte del buque.
- 2.º El nombre y domicilio del capitan.

- 3.º El puerto de la carga y del destino.
- 4.º Los nombres del cargador y del consignatario.
- 5.º La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías, y
- 6.º El flete y la capa.

Puede omitirse la mención del consignatario, poniendo el conocimiento á la orden. El cargador firmará el conocimiento que lleva el capitán, y éste, cuantos quiera aquel, numerándolos y haciéndolos enteramente iguales.

ARTICULO 610.

En caso de discordancia de conocimientos, se estará al que posea el capitán estando todo escrito, por lo menos en la parte no impresa, de mano del mismo cargador, ó del dependiente de su despacho, firmado por él sin enmienda ni raspadura, y al que presente el cargador estendido y firmado por el capitán, y si ni aun estos estuvieren conformes se estará á lo que prueben las partes.

ARTICULO 611.

El conocimiento á la orden se puede ceder por endoso, y negociarse. En virtud del endoso se transfieren los derechos y acciones del cedente sobre el cargamento al cesionario.

ARTICULO 612.

El portador legítimo de un conocimiento á la orden, debe presentarlo al capitán del buque antes que se haga la descarga, para que le sean entregados los efectos; de no hacerlo así, lastará el gasto de almacenaje y depositaria.

ARTICULO 613.

Ya firmado el conocimiento, no se puede variar el destino del

buque, y para hacerlo, deben entregarse al capitán todos los ejemplares que hubiere firmado, y en caso de extravío se le caucionará el valor del cargamento a su satisfacción, sin cuyos requisitos no puede exigirse la variación, ni obligarlo a suscribir nuevos conocimientos para distinta consignación, y si él consiente en variar sin tomar estas precauciones será responsable al portador legítimo de los conocimientos ó consignatario designado, del valor de la carga.

ARTICULO 614.

Si el capitán falleciere, ó por cualquier motivo se separa de sus funciones antes de hacerse á la vela, el que lo sustituya está obligado á revalidar los conocimientos, sin lo cual solo será responsable á los cargadores de lo que justiquen que existia en la nave al hacerse cargo de ella. Los gastos que se eroguen en el reconocimiento de la carga de que se recibe el sustituto, serán de cuenta del naviero, que podrá exigirlos del capitán cesante, si fuere separado por haber dado causa para su remoción.

ARTICULO 615.

Los conocimientos, reconocida por el capitán su firma en juicio, traen aparejada ejecución, sin que obste alegar que los suscribió confidencialmente bajo la promesa de que se iba á entregar la carga.

ARTICULO 616.

No se admitirá demanda entre cargador y capitán que no se apoye en el conocimiento, y sin su presentación no se le dará curso.

ARTICULO 617.

Por el conocimiento se tienen por cancelados los recibos de fecha anterior de entregas parciales del cargamento otorgados por el capitán ó por sus subalternos.

ARTICULO 618.

Al entregarse el cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, ó al menos uno en que se otorgue el recibo, siendo responsable el consignatario moroso en dar este documento; de los perjuicios que la dilacion ocasione al capitán.

ARTICULO 619.

El conocimiento de lo que el capitán cargue por su cuenta, previo consentimiento del naviero ó consignatario, se firmará por el piloto, y los de éste y de cualquier otro empleado de la nave por el mismo capitán.

SECCION III.

Del contrato á la gruesa ventura ó préstamo á riesgo marítimo.

ARTICULO 620.

El contrato á la gruesa solo puede celebrarse por instrumento público, por escritura privada ó póliza interviniendo corredor que la suscriba con las partes, y por documento privado entre los contrayentes. En el primer caso trae por sí aparejada ejecución, en el segundo si está conforme con el registro del corredor, y en el tercero, habiendo reconocimiento judicial de las firmas. El contrato de palabra es ineficaz, y no puede sobre él admitirse demanda en juicio.

ARTICULO 621.

Los instrumentos públicos y las pólizas obtienen preferencia en perjuicio de tercero, si dentro de ocho dias de su otorgamiento fueren registradas en *el oficio de hipotecas del partido*, mas sin ese requisito solo producen accion personal contra el que las otorgó. Los contratos á la gruesa en país extranjero, bastará que se hagan

con licencia del cónsul mexicano, y en su defecto, del tribunal de los negocios de comercio, en los casos que expresa el art. 639, y con solo ese gozán de la hipoteca y prelacion.

ARTICULO 622.

El instrumento de cualquiera especie sobre la gruesa, debe expresar: la clase, nombre y matrícula del buque: el nombre, apellido y domicilio del capitan, del dador y del tomador del préstamo; el capital de éste y el premio convenido que nunca podrá exceder del 25 por 100; el plazo del reembolso, los efectos hipotecados y el viaje por el cual se corra el riesgo. Las pólizas pueden cederse y negociarse por el endoso estando estendidas á la orden, como los conocimientos, surtiendo el mismo efecto.

ARTICULO 623.

El préstamo puede hacerse en dinero ó en efectos de servicio y consumo de la nave, señalándoles las partes un precio fijo; y puede constituirse conjunta ó separadamente sobre el casco y quilla del buque, las velas y aparejos, el armamento, las vituallas y las mercaderías cargadas.

ARTICULO 624.

Si se constituye el préstamo sobre el casco y la quilla, se entienden hipotecadas á su pago y al de los premios, las velas, aparejos, armamentos, provisiones y fletes que devengue en el viaje. Si sobre la carga, la hipoteca comprende á todas las mercancías y efectos que la componen, y si sobre un objeto particular del buque ó de la carga solo ese queda obligado.

ARTICULO 625.

No puede tomarse dinero á la gruesa sobre fletes que aun no se

devengan ó sobre ganancias futuras, y el prestador en ese caso solo podrá recobrar su capital sin derecho á premio alguno. Tampoco puede prestarse al equipaje sobre sus sueldos ó salarios.

ARTICULO 626.

Los fletes ya realizados y lo mismo las ganancias ya obtenidas, pueden ser ejecutados para el pago del préstamo, éstas por el contrato sobre el cargamento y aquellos por el que se dió sobre el casco y quilla del buque.

ARTICULO 627.

No puede hacerse préstamo sobre la nave, por la cantidad que exceda de las tres cuartas partes de su valor, y ni sobre el cargamento por la cantidad que pase de la estimacion total que tenga en el puerto donde comenzó á correr el riesgo. El exceso en estos casos, se devolverá al prestador con el rédito que corresponda al tiempo que careció de él, mas en probándose que hubo fraude por parte del tomador que exageró la estimacion de lo que hipotecaba, pagará además del rédito, el premio convenido en el préstamo que corresponda á las cantidades devueltas.

ARTICULO 628.

Cuando el que tomó préstamo para cargar no pudiere emplear en la carga toda la cantidad, volverá el sobrante al prestador antes de la expedicion de la nave, y lo mismo hará con los efectos que hubiere tomado en préstamo si no hubiere pedido cargarlos.

ARTICULO 629.

Nada del buque es responsable del préstamo que tomare el capitán, si no es la parte de propiedad que tenga en él, en la plaza donde se hallaren el naviero ó su consignatario, no interviniendo su consen-

timiento previo ó posterior dado por escrito. En plaza donde no residan el naviero ó consignatario puede el capitán tomar préstamo, obligando eficazmente al buque en caso de necesidad urgente justificada ante la autoridad judicial, y en la forma que se establece en el art. 620.

ARTICULO 630.

Es nulo el contrato á la gruesa sobre efectos que al celebrarse están corriendo riesgo, y no produce efecto cuando las cosas sobre que se toma el préstamo, no llegan á ponerse á riesgo.

ARTICULO 631.

Los préstamos hechos durante el viaje serán preferidos á los que se hicieron antes de la expedición del buque, teniéndose por regla general que siempre prefieren los de menor á los de mayor antigüedad.

ARTICULO 632.

Se extingue toda acción del prestador por la pérdida absoluta de los efectos, verificada en tiempo y lugar convenidos para correr el riesgo, cuyas circunstancias todas debe probar el tomador, como la de que se hallaban los efectos en la nave. Mas es necesario para que pierda sus derechos el prestador, que la pérdida no provenga de causa exceptuada por pacto especial, de vicio propio de la cosa, de dolo ó culpa del tomador, de baratería del capitán ó del equipaje, de que se cargaran, sin necesidad, las mercaderías en buque distinto del señalado en el contrato, ó de que se empleara el buque en el contrabando.

ARTICULO 633.

El prestador contribuirá en las averías comunes que ocurran en

las cosas sobre que se hizo el préstamo, y si no hubiere pacto expreso tambien en las simples que no pertenezcan á los riesgos exceptuados en el artículo anterior.

ARTICULO 634.

No habiendo pacto expreso, el riesgo corre respecto del buque desde el momento en que se hizo á la vela, hasta que ancla y queda fondeado en el puerto de su destino; y por lo tocante á la carga desde que se recibe en el puerto de su expedicion hasta que se entrega en el de su consignacion.

ARTICULO 635.

En caso de naufragio percibirá el prestador lo que produzcan los efectos salvados sobre que se constituyó el préstamo, deducidos los gastos erogados para ponerlos en salvo. Mas si el prestador concurre con el asegurador de los mismos efectos sobre que se constituyó el préstamo, distribuirán entre sí á prorata el producto de lo salvado si la cantidad asegurada cabe en el valor de los objetos ya deducido el importe del préstamo; y no siendo así, percibirá el asegurador solamente la parte proporcional que corresponda al resto del valor de lo asegurado, hecha antes la espresada deduccion.

ARTICULO 636.

El fiador si lo hubiere en el préstamo, queda obligado mancomunadamente con el tomador, si en la fianza no se puso restriccion en contrario, espirando su obligacion con el término que se fijó en la fianza, salvo que se renueve en un segundo contrato.

ARTICULO 637.

Si hubiere demora en el pago de capital y premios, el prestador tiene derecho al rédito legal del primero, sin inclusion de los premios.

SECCION IV.

De los seguros marítimos.

ARTICULO 638.

El contrato de seguro puede hacerse de los mismos modos que el de préstamo á la gruesa, guardándose la misma forma y solemnidades prescritas en el artículo 620 y teniendo respectivamente la misma fuerza, conteniendo el documento la fecha y hora en que se firme; el nombre, apellido y domicilio del asegurador y asegurado, con especificacion por parte del asegurado de si los efectos que hace asegurar son propios ó obra en comision por cuenta de otro, expresando en ese caso el nombre y domicilio del comitente; el nombre, porte y pabellon, matrícula, armamento y tripulación de la nave en que se hace el transporte; el nombre, apellido y domicilio del capitán; el puerto ó rada en donde se carguen las mercaderías; el puerto de donde el navío ha debido ó debe partir; los puertos ó radas en que debe cargar ó descargar ó por cualquiera otro motivo hacer escalas; la naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados; las marcas y números de los fardos si los tuvieren; el tiempo en que deba comenzar y en el que deba concluir el riesgo; la cantidad asegurada; el premio convenido y el lugar, tiempo y modo de pagarlo; la cantidad de premio que corresponda á la ida y á la vuelta si el seguro es por el viaje redondo; la obligacion del asegurador á pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados, el plazo, lugar y forma de ese pago, y en general toda condicion á que quieran obligarse los contratantes siendo licita.

ARTICULO 639.

Los agentes consulares mexicanos podrán autorizar los contratos de seguro que se celebren en las plazas de comercio de su respec-

tiva residencia, siempre que alguno de los contratantes sea mexicano; y las pólizas que autoricen tendrán igual fuerza que si se hubieran hecho con intervencion de corredor en México.

ARTICULO 640.

Cuando los aseguradores sean varios y no suscriban todos la misma póliza en acto continuo, antes de su firma expresará cada uno la fecha en que la pone.

ARTICULO 641.

Pueden asegurarse en una misma póliza la nave y el cargamento, pero se han de distinguir las cantidades aseguradas sobre cada objeto, sin lo cual es ineficaz el seguro.

ARTICULO 642.

En seguro de mercaderías puede omitirse su especificacion y la del buque cuando no consten estas circunstancias; pero en caso de desgracia toca al asegurado probar además de la pérdida del buque y su salida del puerto de la carga, el embarque por cuenta del asegurado de los efectos perdidos y su verdadero valor.

ARTICULO 643.

Es endosable la póliza del seguro estendida á la orden del asegurado, en los términos del conocimiento y el préstamo á la gruesa.

ARTICULO 644.

Pueden ser objeto del seguro el casco y quilla de la nave, sus velas y aparejos, provisiones y armamento, víveres, y todos los efectos comerciales sujetos al riesgo de la navegacion, cuyo valor pue-

de reducirse á cantidad determinada, las cantidades dadas á la gruesa, y la libertad de los pasajeros.

ARTICULO 645.

El seguro puede comprender todos esos objetos juntos y separados, ó alguno de ellos solamente, puede hacerse en tiempo de paz ó de guerra, antes de empezar el viaje, ó ya en él por toda su duración, por una parte de ésta ó por un plazo limitado.

ARTICULO 646.

Cuando genéricamente se celebra por la nave, debe abrazar cuanto la pertenece, menos el cargamento, si no se espresa, aunque sea del naviero.

ARTICULO 647.

El que se celebra por la libertad de los navegantes debe contener el nombre, naturaleza, domicilio, edad y señas de la persona asegurada; el nombre y matrícula del navío en que se embarcaren; el nombre de su capitán, el puerto de su salida, el de su destino, la cantidad convenida por el rescate y gastos de regreso á México, el nombre y domicilio de la persona que se encargue de negociar el rescate, el término en que haya de hacerse, y la indemnización que deba retribuirse si no se verifica.

ARTICULO 648.

El asegurador puede hacer reasegurar por otros los efectos que aseguró aun en distinto precio, y el asegurado puede asegurar el precio del seguro y el riesgo de su cobranza.

ARTICULO 649.

No podrán asegurarse sobre las naves mas de las cuatro quintas

partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellas.

ARTICULO 650.

El valor de las mercaderías aseguradas debe fijarse segun el que tengan en la plaza donde se cargan.

ARTICULO 651.

Se presume legalmente por la suscripcion de la póliza que los aseguradores reconocieron justa la evaluacion hecha en ella; pero se admite prueba en contrario, y justificándose que hubo fraude, por parte del asegurado en la evaluacion de los efectos del seguro, se disminuye la responsabilidad del que asegura hasta el verdadero valor de lo asegurado. Si hubo error sin dolo de parte del asegurado, se reducirá el seguro á la cantidad de su legítimo valor por convenio de las partes ó juicio arbitral en su defecto; y con arreglo á lo que resulte se fijarán las prestaciones del asegurado y del asegurador, y ademas se abonará al asegurador medio por ciento del exceso; no tendrá lugar reclamacion ninguna á este respecto, ni al de atenuar la responsabilidad del asegurador, cuando ya se tiene noticia del paradero de la nave.

ARTICULO 652.

Las evaluaciones hechas en moneda extranjera se reducirán á la mexicana en la misma póliza antes de firmarse.

ARTICULO 653.

No fijándose el precio de las cosas aseguradas en la póliza se arreglará por las facturas, y en su defecto por el juicio de corredores, quienes tomarán por base para esta regulacion el precio que valiesen en el puerto donde fueren cargadas, agregando los gastos de la

carga y derechos causados hasta estar á bordo. Recayendo el seguro sobre los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por permutas, y no habiéndose fijado en la póliza el valor de las cosas aseguradas, se arreglará por el que tenían los efectos permutados en el puerto de su expedicion, añadiendo todos los gastos posteriores.

ARTICULO 654.

De riesgo y cuenta del asegurador son todas las pérdidas y daños de las cargas aseguradas, por varamiento ó empeño de la nave, tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque, por echazon, fuego ocasionado de combate, ó aplicado por un corsario, apresamiento, saqueo, declaracion de guerra, embargo decretado por el gobierno, ó retencion por potencia extranjera, represalias, y en general, por todos los accidentes de mar, si no se exceptúan espresamente en la póliza.

ARTICULO 655.

No es responsable el asegurador de los daños que sobrevengan en los casos de cambio voluntario de ruta, viaje ó buque, de separacion espontánea de un conyoy, habiéndose estipulado ir en conserva, de prolongacion de viaje, sin consentimiento del asegurador, á puerto mas distante del señalado; disposiciones contrarias á lo estipulado en la póliza, ó al conocimiento de los navieros, cargadores y fletadores; y barateas del capitan ó del equipaje, no habiendo pacto espreso en contrario; mermas, desperdicios y pérdidas por vicio propio de lo asegurado. Gana en todos estos casos el asegurador su premio con solo que haya comenzado el viaje.

ARTICULO 656.

Del daño que sobrevenga á la nave por no llevar en regla sus documentos...

cumentos, no es responsable su asegurador, pero lo es el del cargamento que vaya asegurado, en el caso de ser perjudicado por esta causa.

ARTICULO 657.

No son de cuenta de los aseguradores los gastos de pilotaje y remolque, ni los derechos impuestos sobre la nave ó el cargamento.

ARTICULO 658.

Asegurándose la carga de ida y vuelta si la nave no conduce retorno, ó menos de las dos terceras partes de su carga, recibirán solamente los aseguradores el premio equivalente á los dos tercios del que correspondia á la vuelta, salva la estipulación en contrario.

ARTICULO 659.

Asegurado el cargamento del buque por diversas partidas, sin designacion de los objetos correspondientes á cada aseguramiento, todos los aseguradores responden á prorata de las pérdidas que ocurran en el cargamento ó cualquiera fraccion de él.

ARTICULO 660.

Designándose en la póliza diversas embarcaciones para cargar las cosas aseguradas, se podrá distribuir en ellas la carga al arbitrio del asegurado, y aun reducirla á una sola, sin que por esta causa haya alteracion en la responsabilidad de los aseguradores.

ARTICULO 661.

Contratado el seguro de un cargamento con designacion de buque y expresion particular de la cantidad asegurada sobre cada uno de ellos, si el cargamento se redujere á menor número de buques que

los designados, se reducirá la responsabilidad de los aseguradores á las cantidades aseguradas sobre los buques que reunieron la carga, y no serán de su cargo las pérdidas que ocurran en los demas; pero tampoco tendrán derecho en este caso á los premios de las cantidades aseguradas sobre los demas buques, cuyos contratos se tendrán por nulos, abonándose á los aseguradores un medio por ciento sobre su importe.

ARTICULO 662.

Si se varia de nave durante la travesía, por haberse inutilizado la convenida en la póliza, continúa obligado el asegurador, aun cuando sea de distinto porte y pabellon la nave en que se trasbordó el cargamento. Y si la inhabilitacion ocurre todavia en el puerto, el asegurador puede seguir asegurando ó cesar de hacerlo, abonando las averias que hayan ocurrido.

ARTICULO 663.

Si no está fijado en la póliza el tiempo en que comienzan á correr los riesgos, se estará á lo prevenido para los préstamos, á riesgo marítimo en el art. 634.

ARTICULO 664.

Cuando se prefiije en la póliza un tiempo limitado para el seguro, concluirá la responsabilidad de los aseguradores transcurrido que sea el plazo, aun cuando estén pendientes los riesgos de las cosas aseguradas, sobre cuyas resultas podrá el asegurado celebrar nuevos contratos.

ARTICULO 665.

La demora involuntaria en la salida no perjudica al seguro, cuyo

plazo se estima prorogado por todo el tiempo que se prolongue aquella.

ARTICULO 666.

No hay derecho á pedir reduccion de premio porque se acorte el viaje ó se aligere el cargamento en la travesía.

ARTICULO 667.

No exime de su obligacion al asegurador la variacion de ruta por accidente ó fuerza insuperable; tampoco las escalas por necesidad de la conservacion del buque ó del cargamento, salvo pacto en contrario.

ARTICULO 668.

El asegurado está obligado á comunicar al asegurador toda noticia que reciba sobre daño ó pérdida ocurrida en lo asegurado.

ARTICULO 669.

El capitán que hiciere asegurar efectos cargados de su cuenta ó en comision, debe en caso de desgracia probar á los aseguradores por la factura su compra, y por los documentos aduanales, certificacion del cónsul y en su defecto de la autoridad política del puerto donde los embarcó, su embarque y conduccion. Lo mismo se entiende de todo asegurado que se embarca con los efectos que hace asegurar.

ARTICULO 670.

Si se hubiere estipulado aumentar el premio sobreviniendo guerra, sin fijar la cuota, se regulará por peritos nombrados por las partes, considerando los riesgos ocurridos y los pactos de la póliza.

ARTICULO 671.

La restitucion gratuita de la nave ó su cargamento hecha por los apresadores, cede en beneficio de los dueños respectivos y quita la obligacion del asegurador de pagar lo recobrado.

ARTICULO 672.

Cuando no hubiere plazo fijo determinado en la póliza para el pago de lo asegurado ó los daños, deberá hacerse en el de diez dias contados desde la reclamacion legítima del asegurado.

ARTICULO 673.

Toda reclamacion del asegurado debe ir acompañada de los documentos que justifiquen el viaje de la nave, el embarque de los efectos asegurados, el contrato del seguro, la pérdida de lo asegurado, cuyos comprobantes se comunicarán al asegurador en caso de controversia judicial, se le admitirá prueba en contrario, sin perjuicio del pago de la cantidad asegurada, el que deberá verificarse sin demora siempre que fuere la demanda ejecutiva, previa la fianza correspondiente para el caso de devolucion.

ARTICULO 674.

Es nulo el contrato de seguro que recae sobre el flete del cargamento existente á bordo, ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento, los sueldos de la tripulacion, las cantidades tomadas á la gruesa y sus premios, sobre los efectos de ilícito comercio y sobre la vida de los pasajeros ó de la tripulacion.

ARTICULO 675.

Pagando el asegurador la cantidad asegurada, se subroga en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que le com-

petan sobre los que por dolo ó culpa causaron la pérdida de los efectos que aseguró.

ARTICULO 676.

Si pendiente el riesgo quebrare el asegurador, el asegurado puede exigirle fianza; y si á los tres dias de requerirlo no la diere él ó los administradores de la quiebra, se rescindirá el contrato. El mismo derecho tiene el asegurador cuando haya recibido el premio del seguro.

ARTICULO 677.

Siempre que por el conocimiento resulte que se ha cometido á sabiendas falsedad por el asegurado en cualquier cláusula de la póliza, se tendrá por nulo el contrato: observándose en cuanto á la inexactitud de la evaluación de las mercaderías, lo prescrito en el art. 653.

ARTICULO 678.

Es tambien nulo el seguro si se hace despues de declarada guerra perteneciendo el dueño de lo asegurado á nacion enemiga: tambien lo es si el buque se ejercita habitualmente en el contrabando y de éste le sobrevino el daño: igualmente lo es si deja de verificarse el viaje ó se varia para distinto punto, aun cuando esto suceda por culpa ó arbitrariedad del asegurado, ó si permanece la nave en suspenso por un año despues de firmada la póliza, sin emprender el viaje. En estos casos el asegurador tiene derecho á que se le abone medio por ciento sobre la cantidad asegurada.

ARTICULO 679.

Si se hubieren celebrado sin fraude diversos contratos de seguro

sobre un mismo cargamento, solo valdrá el primero cubriendo todo su valor; y los demas aseguradores quedan libres de sus obligaciones con derecho solamente al medio por ciento sobre la cantidad asegurada. Si el primer seguro no cubre el valor íntegro de la carga, recaerá la responsabilidad del escedente sobre los aseguradores que contrataron posteriormente, siguiéndose el orden de sus fechas. Si el asegurado no intima á los aseguradores postergados la invalidacion de los contratos en el caso espresado, antes de que el buque y el cargamento lleguen al puerto de su destino, no se exonera de pagar los premios.

ARTICULO 680.

Será nulo el seguro celebrado en tiempo en que podia saberse la llegada del buque ó su pérdida, siempre que pueda presumirse legalmente que la parte interesada en el acaecimiento tenia noticia de él antes de celebrarse el contrato. Esta presuncion tiene lugar, sin perjuicio de otras pruebas, atendidas las vias de comunicacion que se encuentren establecidas, cuando hayan transcurrido desde que aconteciere el arribo ó pérdida hasta la fecha del contrato, tantas horas cuantas leguas legales haya por el camino mas corto desde el sitio en que se verificó el arribo ó la pérdida hasta el lugar donde se contrató el seguro.

ARTICULO 681.

Si la póliza espresa que el contrato se hace sobre buenas ó malas noticias, no se admitirá la presuncion del artículo anterior, y subsistirá el seguro siempre que no se pruebe plenamente que el asegurado sabia la pérdida de la nave, ó el asegurador su arribo antes de firmar el contrato. El asegurador que haga el seguro con conocimiento del salvamento de las cosas aseguradas, pagará de mid-

ta la quinta parte del valor de lo asegurado, y perderá además su derecho al premio; si el fraude estuvo de parte del asegurado pagará el premio y una multa como en el caso del asegurador; en uno y otro caso ha lugar además á las penas comunes contra los estafadores.

ARTICULO 682.

Cuando son muchos los aseguradores en contrato fraudulento, los culpables pagarán su premio á los de buena fé que no podrán exigirlo del asegurado.

ARTICULO 683.

Cuando se celebre el seguro por comisionado y éste cometa el fraude, él es personalmente responsable bajo las penas prescritas, como si hubiere hecho el seguro por cuenta propia. Si el comisionado estuviere inocente del fraude del propietario, recaerán sobre éste las penas, quedando siempre á su cargo abonar á los aseguradores el premio convenido.

ARTICULO 684.

El asegurado puede abandonar las cosas aseguradas, dejándolas á los aseguradores y exigiéndoles las cantidades que sobre ellas aseguraron en los casos de apresamiento, naufragio, rotura ó varamiento de la nave que la inhabilite para navegar, embargo ó detencion por orden del gobierno nacional ó extranjero, pérdida total de lo asegurado ó deterioro que lo reduzca á la cuarta parte de su valor. Todo otro daño se estima por avería y se soporta según se haya convenido en el seguro.

ARTICULO 685.

La accion de abandono nace de pérdidas ocurridas despues de co-

menzado el viaje. El abandono no puede ser parcial, sino total, no condicional, sino absoluto.

ARTICULO 686.

No será admisible el abandono si no se hace saber á los aseguradores dentro de los seis meses contados desde que se recibió la noticia de la pérdida ocurrida en el seno mexicano, en las Antillas, en los puertos y costas orientales de América desde el cabo de Nueva Escocia al rio Orinoco, y en los puertos y costas occidentales desde el cabo de San Lúcas á Guayaquil. El término será de un año para las pérdidas que sucedan en los mares de Europa, América del Sur, las Azores é Islas Filipinas. Para todo punto mas distante diez y ocho meses.

ARTICULO 687.

Para la prescripcion de los plazos que se han fijado en el artículo precedente se tendrá por recibida la noticia desde que sea notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que se pruebe á éste por cualquier modo legal que le fué comunicada por el capitán, el consignatario ó algun corresponsal.

ARTICULO 688.

Puede el asegurado renunciar los plazos prefijados, abandonar las cosas aseguradas y exigir la cantidad del seguro luego que tenga posibilidad de probar la pérdida.

ARTICULO 689.

Si pasare un año en viaje ordinario y dos en viaje largo sin recibirse noticia de la nave, el asegurado podrá hacer el abandono, y pedir á los aseguradores el pago de los efectos sin necesidad de pro-

bar la pérdida, pues al espirar ese término le comienzan á correr los plazos del abandono señalados en el artículo 686, los cuales se calcularán con arreglo al lugar de donde se recibieron las últimas noticias del navío, aunque el seguro se haya hecho por tiempo limitado, si no es que el asegurador pruebe que fuera de ese tiempo ocurrió la pérdida.

ARTICULO 690.

Se estiman por largos los viajes que exceden de dos mil leguas geográficas de quince al grado.

ARTICULO 691.

Para hacer el abandono, debe el asegurado previamente declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos á la gruesa sobre ellos, y hasta que no haya hecho esta declaración no empezará á correr el plazo para ser reintegrado del valor de los efectos; y si en esa declaración comete fraude el asegurado, pierde todos los derechos que le competían sobre el seguro, y está obligado al pago de los préstamos sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.

ARTICULO 692.

Admitido ó declarado válido en juicio el abandono, se trasfiere al asegurador el dominio de lo abandonado, correspondiéndole las mejoras ó perjuicios que en él ocurran desde el momento en que se propuso el abandono.

ARTICULO 693.

El regreso de la nave, ya admitido el abandono no exonera al asegurador del pago de los efectos abandonados.

ARTICULO 694.

Se transmiten al asegurador en el abandono los derechos del asegurado sobre el flete aunque ya esté pagado, bajo la reserva del derecho que compete á los prestadores á la gruesa, al equipaje por sus sueldos, y al acreedor que hubiere hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualesquiera gastos causados en el último viaje.

ARTICULO 695.

El abandono se puede hacer por el propietario ó por el comisionado que hizo el seguro ó por otro individuo autorizado al efecto especialmente por el propietario.

ARTICULO 696.

Si se trata de apresamiento de la nave, puede el asegurado y el capitán en su ausencia proceder por sí al rescate de las cosas aseguradas sin intervencion del asegurador, ni esperar instrucciones suyas cuando no haya tiempo para exigir las, cuidando de darle oportuno aviso, y él puede ó no aceptar el convenio, debiendo resolver dentro de veinticuatro horas siguientes á la notificacion del convenio; y si no lo hace en el término prefijado, se entiende que renuncia al convenio, en cuyo caso, así como cuando espresamente lo desapruuebe ejecutará el pago de la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los efectos rescatados. Si acepta el convenio entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate y serán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, segun los pactos de la póliza del seguro.

ARTICULO 697.

Si reapresada una nave se reintegrase el asegurado en la propiedad de sus efectos, los gastos y perjuicios causados por su pérdida

se estiman como avería y será de cuenta del asegurado el satisfacerlos. Si los efectos reapresados caen en poder de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono.

ARTICULO 698.

En el naufragio y apresamiento, el asegurado debe hacer toda diligencia por recobrar los efectos sin perjuicio del abandono que le compete hacer á su tiempo, siendo de cuenta de los aseguradores todos los gastos legítimos de la recuperacion hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salven, sobre los cuales se harán efectivos por los trámites de derecho en defecto de pago.

ARTICULO 699.

No es admisible el abandono cuando se inhabilita la nave, si queda repuesta antes de cuatro meses, siendo los gastos erogados para ese objeto de cuenta del asegurador. Verificándose la rehabilitacion, responderán solamente los aseguradores de los gastos ocasionados por el encalle ú otro daño que la nave hubiere recibido.

ARTICULO 700.

Imposibilitada del todo la nave, los interesados en el cargamento y en su defecto el capitán, deben emplear toda diligencia para conducirlo al punto de su destino, siendo todos los riesgos del trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se alijen los efectos en el lugar designado en la póliza del seguro, así como los gastos de descarga, almacenaje, reembarque, escedente de flete y todos los demás causados por trasbordar el cargamento de cuenta del asegurador. No hallándose nave para hacer el trasbordo podrá el asegurado abandonar su carga.

ARTICULO 701.

Para el trasbordo y conduccion de efectos tienen los asegurado-

res el término de seis meses si la inhabilitacion de la nave hubiere ocurrido en los mares que para el caso de pérdida se designaron en el artículo 686 y el de un año si la inhabilitacion hubiere ocurrido en lugar mas apartado, contados desde que se les intime por el asegurado el acaecimiento.

ARTICULO 702.

En el caso de interrupcion de viaje por embargo ó detencion forzada, el asegurado debe luego que lo sepa noticiarlo al asegurador sin poder hacer el abandono hasta que traseurran los plazos del artículo anterior. Los asegurados están obligados á prestar á los aseguradores los auxilios que estén en su mano para conseguir que se alce el embargo, y deberán hacer por sí mismos las gestiones convenientes á este fin, en caso de que por hallarse los aseguradores en país remoto no puedan obrar desde luego de comun acuerdo.

TITULO V.

DE LOS RIESGOS Y DAÑOS DEL COMERCIO MARITIMO.

SECCION I.

De las averías.

ARTICULO 703.

Se estima avería todo gasto extraordinario ó eventual que ocurra en el viaje para la conservacion de la nave, del cargamento ó de ambas cosas, y los daños que sufiere la embarcacion desde que se haga á la vela en el puerto de su expedicion, hasta que quede anclada en el de su destino; y los que reciba su cargamento desde que se cargue hasta que se descargue en el puerto á donde fuere consignado.

ARTICULO 704.

Los gastos que ocurren en la navegacion, conocidos con el nombre de menudeos, pertenecen á la clase de averias ordinarias, las cuales son de cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el capitán, abonándosele la indemnizacion que se hubiere pactado en la póliza de fletamento ó en los conocimientos.

Si no se hubiere pactado indemnizacion especial y determinada por estas averias, se entienden comprendidas en el precio de los fletes, y no tendrá derecho el naviero á reclamar cantidad alguna por ellas.

ARTICULO 705.

Se consideran gastos comunes y menudos ó de averia ordinaria, los comprendidos en el artículo anterior, los de pilotaje, lanchas y remolques; derechos de bófisa, anelaje, visita y demas llamados de puerto, fletes de gabarras, descarga y cualquiera otro gasto comun á la navegacion que no sea de los extraordinarios y eventuales.

ARTICULO 706.

Los gastos y daños que se comprenden bajo el nombre de averias simples ó particulares, se soportarán por el propietario de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

ARTICULO 707.

Pertenecen á la clase de averias simples ó particulares:

1.º Los daños que sobrevienen al cargamento desde su embarque hasta su descarga por vicio propio de las cosas, por accidente de mar, ó por efecto de fuerza insuperable, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.

2.º El daño que sobrevenga en el caso del buque, sus apare-

jos, arreos y pertrechos por cualquiera de las mismas tres causas indicadas, y los gastos que se causaren para salvar estos efectos ó reponerlos.

3.º Los sueldos y alimentos de la tripulacion de la nave que fuere detenida ó embargada por orden legítima ó fuerza insuperable, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje.

4.º Los gastos que hiciere la nave para arribar á un puerto con el fin de reparar su casco ó arreos, ó para aprovisionarse.

5.º El menos valor que hayan producido los géneros vendidos por el capitán en una arribada forzada para pago de alimentos y salvarse la tripulacion, ó para cubrir cualquiera otra de las necesidades que ocurran en el buque.

6.º El sustento y salarios de la tripulacion mientras la nave está en cuarentena.

7.º El daño que reciban el buque ó el cargamento por el choque ó amarramiento con otro, siendo éste casual é inevitable. Cuando alguno de los capitanes sea culpable de este accidente, será de su cargo satisfacer todo el daño que hubiere ocasionado.

8.º Cualquiera perjuicio que resulte al cargamento por descuido, faltas ó baraterías del capitán ó de la tripulacion, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnizacion competente contra el capitán, la nave y el flete.

Se clasificarán además como averías simples ó particulares todos los gastos y perjuicios causados en la nave ó en su cargamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad comun de todos los interesados en el mismo buque y su carga.

ARTICULO 708.

Son averías gruesas ó comunes los daños y gastos que se hacen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento ó alguna parte de éste de un riesgo conocido y efectivo.

Salva la aplicacion de esta regla general en los casos que ocurran, se declaran especialmente correspondientes á esta clase de averías:

1.º Los efectos ó dinero que se entreguen por via de composicion para rescatar la nave y su cargamento que hubieren caido en poder de enemigos ó de piratas.

2.º Las cosas que se arrojen al mar para aligerar la nave, ya pertenezcan al cargamento ó al buque y su tripulacion; y el daño que de esta operacion resulte á las que se conserven en la nave.

3.º Los mástiles que de propósito se rompan ó inutilicen.

4.º Los cables que se corten y las áncoras que se abandonen para salvar el buque en caso de tempestad ó de riesgo de enemigos.

5.º Los gastos de alijo ó trashedo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada con el fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos, y el perjuicio que de ello resulte á los efectos alijados ó trashedados.

6.º El daño que se cause á algunos efectos del cargamento de resultas de haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobrar.

7.º Los gastos que se hagan para poner á flote una nave que de propósito se hubiere hecho encallar con objeto de salvarla de los mismos riesgos.

8.º El daño causado á la nave que fuere necesario abrir, romper ó agujerear de propósito para estraer y salvar los efectos de su cargamento

9.º La curacion de los individuos de la tripulacion que hayan sido heridos ó estropeados defendiendo la nave, y los alimentos de éstos mientras estén dolientes por estas causas.

10. Los salarios que devengue cualquier individuo de la tripulacion que estuviere detenido en rehenes por enemigos ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prision hasta restituirse al buque ó á su domicilio, si no pudiere incorporarse en éste.

11. El salario y sustento de la tripulación del buque, cuyo fletamento estuviere ajustado por meses durante el tiempo que permaneciere embargado ó detenido por orden ó fuerza insuperable, para reparar los daños á que deliberadamente se hubiere espuesto para provecho comun de todos los interesados.

12. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros que en una arribada forzosa haya sido necesario vender á precios bajos para reparar el buque del daño recibido por cualquier accidente que pertenezca á la clase de averías gruesas.

ARTICULO 709.

Al importe de las averías gruesas ó comunes contribuyen todos los interesados en la nave y cargamento existente en ella, al tiempo de correrse el riesgo de que proceda la avería.

ARTICULO 710.

Para resolver los daños y gastos en la avería gruesa, el capitán tomará el dictámen de sus oficiales, de los cargadores y sobrecargos, y si estos no se conforman, salvo su derecho en caso de dolo, impericia ó negligencia, el capitán podrá llevar adelante la medida de acuerdo con su segundo, y en su falta con el piloto. Si no fueren consultados los cargadores presentes, no están obligados á contribuir á no ser que la urgencia no diere tiempo para consultarles.

ARTICULO 711.

De la junta y sobre la resolucion que se tome se estenderá una acta, si es posible antes de obrar, ó en el primer momento en que pueda verificarse, en que minuciosamente se haga constar lo ocurrido y resuelto con todos sus pormenores: irá firmada por todos los concurrentes, de ella entregará una copia el capitán al tribunal de comer-

cio del primer puerto donde se arribe, jurando la exactitud de su narracion.

ARTICULO 712.

Cuando se haya de arrojar al mar una parte del cargamento será la mas pesada y de menos valor, comenzando por la que se hallare en el combés, en seguida y en las de igual clase, se arrojarán primero las que se hallen en el primer puente y se continuará en el orden determinado por el capitan con acuerdo de sus oficiales. A continuacion del acta referida en el artículo anterior, se asentarán cuáles han sido los efectos arrojados; y si algunos de los conservados hubieren recibido daño por consecuencia directa de la echazon, se hará tambien mencion de ellos.

ARTICULO 713.

Si á pesar de la echazon se pierde la nave, cesa la obligacion de contribuir á la avería que viene á quedar reducida á la clase de simple, á cargo de los interesados en los efectos que la hubieren sufrido.

ARTICULO 714.

Salvada la nave del riesgo que dió lugar á la avería gruesa, si se perdiere en otro, subsiste en los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado despues de perdida la nave la obligacion de contribuir á la avería comun segun el valor que les corresponda, atendido su estado, y deducidos los gastos hechos para salvarlos.

ARTICULO 715.

Los daños y gastos de la avería gruesa deben justificarse en el primer puerto de la descarga, con audiencia y citacion de todos los interesados ó sus consignatarios, haciéndose el reconocimiento y liquidacion por peritos de nombramiento de las partes, y en su defec-

to, del tribunal de comercio en puerto mexicano, y siendo extranjero por la misma autoridad no habiendo cónsul, ó por éste si lo hubiere.

ARTICULO 716.

Las mercaderías perdidas se estimarán por el valor que tendrían en el puerto de descarga, si consta de los conocimientos su especie y respectiva calidad, si no se estará á su importe en la factura de compra, agregando los gastos y fletes erogados con posterioridad. Todo lo perteneciente al buque que se inutilizó para salvar la nave, se justipreciará segun el estado de servicio en que se hallaba. Lo averiado se estimará segun el estado en que se encuentre.

ARTICULO 717.

Para que las mercaderías perdidas ó deterioradas se computen en la avería comun deben trasportarse con sus conocimientos, pues no llevándolos será su daño en perjuicio de los interesados, aunque salvándose deben contribuir. No se computarán en la avería comun las mercaderías que vayan en el combés y que se arrojen ó dañen no obstante que estarán tambien sujetas á la contribucion de la avería si se salvarsen. El fletante y el capitán responderán de los perjuicios de la echazon á los cargadores de los efectos arrojados, si su colocacion en el combés se hubiere hecho arbitrariamente y sin consentimiento de éstos.

ARTICULO 718.

Las mercaderías arrojadas al mar recobradas despues no entran tampoco en el cómputo de la avería comun, sino en la parte que hubieren tenido de deterioro y en los gastos de su recuperacion, y si antes de hacerse el recobro se hubieren incluido en la masa comun de la avería dándose su importe á los propietarios, lo devolverán reteniendo solo lo correspondiente á la desmejora y gastos citados

ARTICULO 719.

Los efectos que se pierdan trasportados en botes ó lanchas para aligerar un buque en caso de tempestad ó para facilitar su entrada en un puerto, rada ó bahía, entrarán por su valor en la masa que contribuya á la avería comun.

ARTICULO 720.

La cantidad, á que segan la regulacion de los peritos, ascienda la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes por la persona que nombre al intento el tribunal que conozca de la liquidacion de la avería.

ARTICULO 721.

Para fijar la proporcion en que se debe hacer el repartimiento, se graduará el valor de la parte del cargamento salvada del riesgo, y el que corresponda á la nave.

ARTICULO 722.

En el valor de la nave para la contribucion de la avería se estimará como accesorio el flete devengado en el viaje, con descuento de los salarios del capitan y tripulacion.

ARTICULO 723.

Para el avalúo de las mercaderías salvadas se estará á su inspeccion y no á los conocimientos, á menos que las partes se conformen en referirse á éstos.

ARTICULO 724.

No contribuyen á la avería las municiones de boca y de guerra de la nave, la ropa y vestidos de uso que hubieren ya servido del capi-

tan, oficiales y tripulacion, la de los pasajeros, cargadores y sobrecargos, en cuanto no esceda el valor de los efectos de esta especie, que á cada uno corresponda, del que se dé á los de igual elase que el capitan salve de la contribucion.

ARTICULO 725.

Los efectos arrojados una vez no contribuyen á la averia comun que ocurra en riesgo posterior.

ARTICULO 726.

El repartimiento de la avería no es ejecutivo hasta que sea aprobado por el tribunal que conozca de su liquidacion, con audiencia instructiva de los interesados ó sus legítimos representantes.

ARTICULO 727.

El repartimiento debe hacerlo efectivo el capitan, que es responsable á los dueños de las cosas averiadas, de los daños que ocasione su morosidad ó negligencia. Si los contribuyentes no satisfacen sus cuotas dentro de tercero dia despues de la aprobacion se procederá contra los efectos hasta realizarlos á solicitud del capitan. Este podrá diferir la entrega de los efectos hasta haberse pagado la contribucion, si el interesado en recibirlos no diere fianza de su valor.

ARTICULO 728.

La demanda de averías solo es admisible importando la pérdida por lo menos la centésima parte del valor del buque y su cargamento.

ARTICULO 729.

Si por cortar un incendio en un puerto, costa ó rada, se echa á

pique un buque por salvar á los demas, se estimará su pérdida como averia comun, á que contribuirán los demas buques salvados.

ARTICULO 730.

Todas las disposiciones relativas á la responsabilidad, liquidacion y pago de las averías ceden á lo pactado especialmente por las partes, cuyos convenios se observarán puntualmente.

SECCION II.

De las arribadas forzosas.

ARTICULO 731.

Puede verificarse una arribada por falta de víveres, por temor fundado de enemigos, corsarios ó piratas, ó por algun accidente en el buque que lo inhabilite para navegar.

ARTICULO 732.

Ocurriendo cualquiera de estos motivos que obligue á la arribada, se examinará y calificará en junta de los oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva por la pluralidad de votos, de que se hará espresa é individual mención en el acta que se estenderá en el registro correspondiente, firmándola todos los que sepan hacerlo.

El capitán tendrá voto de calidad; y los interesados en el cargamento que se hallen presentes asistirán tambien á la junta sin voto en ella, y solo para instruirse de la discusion y hacer las reclamaciones y protestas convenientes á sus intereses, que se insertarán tambien literalmente en la misma acta.

ARTICULO 733.

Los gastos de arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante.

ARTICULO 754.

No hay responsabilidad alguna de los perjuicios que pueden seguirse á los cargadores, en el naviero y el capitan, si la arribada es legítima, y en caso contrario la tienen ambos mancomunadamente; no será legítima si la falta de víveres procede de no haber aprovisionado lo necesario ó de no haber cuidado de darles colocacion en un lugar en que se conservasen bien ó de haberlos descuidado en su custodia: si el riesgo de piratas ó enemigos no es fundado y manifiesto apoyado en hechos positivos y justificables: si el descalabro de la nave proviene de no haberla reparado, pertrechado, equipado y dispuesto bien para el viaje, ó de desacierto del capitan ó de omision en las diligencias necesarias para evitarlo.

ARTICULO 755.

Tendrása por legítima toda arribada forzosá que no proceda de dolo, negligencia é imprevision culpable del naviero ó del capitan.

ARTICULO 756.

No se hará la descarga en el puerto de arribada sino en caso de necesidad para los reparos de la nave ó para evitar daño y averia de la carga prévia autorizacion del tribunal de comercio, ó del cónsul mexicano si lo hubiere en puerto extranjero. Queda la carga desembarcada bajo la custodia del capitan, que responde de su conservacion, fuera de los accidentes de fuerza insuperable.

Averiado el cargamento que se desembarque, el capitan dentro de veinticuatro horas lo hará presente al tribunal, lo mismo hará el cargador, ó cualquiera representante de éste que se hallare presente, y si no estuvieren conformes sus deposiciones, se nombrará en calidad de tercero un perito por el mismo tribunal, para que muestre su estado en su vista, y dicha autoridad determinará lo que juzgue necesario y mas útil á los intereses del cargador.

ARTICULO 737.

No hallándose en el puerto el cargador ni persona que lo represente, se reconocerán los géneros por peritos nombrados por los jueces de comercio, ó el agente consular en su caso, los cuales declararán la especie de daño que hubieren encontrado en los efectos reconocidos, los medios de repararlo, ó de evitar al menos su aumento ó propagacion, y si podrá ser ó no conveniente su reembarque y conduccion al puerto donde estuvieren consignados.

En vista de la declaracion de los peritos, proveerá el tribunal lo que estime mas útil á los intereses del cargador, y el capitan pondrá en ejecucion lo decretado, quedando responsable de cualquiera infraccion ó abuso.

ARTICULO 738.

Se puede judicialmente vender la parte de los efectos averiados necesaria para los gastos de conservacion del resto, si el capitan no tiene de donde suplirlo, ni quien le preste á la gruesa. El que para tal fin haga la anticipacion, tendrá hipoteca especial sobre los mismos efectos, percibirá el rédito legal y tendrá la preferencia sobre todo otro crédito.

ARTICULO 739.

Si lo averiado no puede absolutamente conservarse sin riesgo de perderse se venderá judicialmente, si no hay oportunidad de recibir instrucciones del cargador ó su consignatario, y se conservará el precio en depósito, deducidos los gastos y fletes, á disposicion del mismo.

ARTICULO 740.

Cesando la causa de forzosa arribada debe emprenderse el viaje

bajo la responsabilidad del capitán por los perjuicios que ocasionare su dilacion voluntaria.

ARTICULO 741.

Si la arribada se hubiere hecho por temor de enemigos ó piratas, se deliberará la salida de la nave en junta de oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los mismos términos que para acordar las arribadas previene el artículo 732.

SECCION III

Del naufragio.

ARTICULO 742.

Encallando ó naufragando la nave, sus dueños y los interesados en el cargamento, sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades perteneciéndoles el resto que pueda salvarse.

ARTICULO 743.

Si el naufragio procede de malicia, negligencia ó ignorancia del capitán ó su piloto, están en el deber de indemnizar á los perjudicados, y si de falta de reparacion ó pertrechamiento de la nave, esa responsabilidad es de los navieros probando la falta los cargadores.

ARTICULO 744.

Los efectos salvados deben cubrir los gastos impendidos en salvarse con preferencia, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacérseles la entrega de ellos, ó se deducirá con preferencia á cualquiera otra obligacion del producto de su venta.

ARTICULO 745.

Naufragando una nave que va en convoy ó en conserva de éste, se repartirá la parte de su cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse entre los demas buques, habiendo cabida en ellos para recibirlos, y en proporcion á la que cada uno tenga espedita. Si algun capitan lo rehusare sin justa causa, el capitan náufrago protestará contra él ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, y en el primer puerto ratificará la protesta dentro de las veinticuatro horas, incluyéndola en el espediente justificativo que debe promover, segun lo dispuesto en el art. 736.

ARTICULO 746.

Cuando no sea posible trasbordar á los buques de auxilio todo el cargamento naufragado, se salvarán los efectos de mas valor y menos volúmen, sobre cuya eleccion procederá el capitan con acuerdo de los oficiales de la nave.

ARTICULO 747.

El capitan á cuyo buque se trasborden los efectos, continuará sin interrupcion su ruta, y en el puerto de su destino hará la descarga y se depositarán á disposicion de su dueño aquellos efectos con autorizacion judicial; y si en la ruta se hallare el puerto de la consignacion de dichos efectos no mediando riesgo ó accidente de mar, y consintiendo los cargadores y sobrecargos presentes, los pasajeros y los oficiales de la nave, puede ésta arribar al puerto á que iban consignados. Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, ademas de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio entre las partes se regularán á juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideracion la distan-

cia que haya porteado los efectos el buque que los recogió, la dilacion que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos, y los riesgos que en ello corrió.

ARTICULO 748.

Cuando no se puedan conservar los efectos, ó pasado un año no se pueda descubrir su dueño, el tribunal por cuya órden se depositaron, los hará vender en pública subasta y depositar el producto para entregarlo á quien corresponda. Igualmente y en la propia forma se venderán los necesarios para la conservacion del resto si el capitan no puede suplirlo ó conseguir préstamo á la gruesa con la misma hipoteca y prelacion del artículo 738.

TITULO VI.

De la prescripcion en las obligaciones del comercio marítimo.

ARTICULO 749.

La accion para repetir el dinero ó valor de lo suministrado para la construccion, reparacion y pertrecho de la nave y su manufactura, prescribe á los cinco años desde que se hizo la entrega.

ARTICULO 750.

La que procede de vituallas destinadas al aprovisionamiento de la nave, ó de alimentos suministrados á los marineros de órden del capitan, prescribe en un año desde su entrega siempre que dentro de él haya estado fondeada la nave en el puerto de la deuda, lo menos quince dias. No sucediendo así conservará el acreedor su accion aun despues de trascurrido el año, hasta que fondee la nave en dicho punto, y quince dias mas. Dentro de igual término y con la misma restriccion prescribe la accion de los artesanos que hicieron obras en la nave.

ARTICULO 751.

La accion de los oficiales y tripulacion por sus salarios y gages, prescribe al año despues de concluido el viaje en que los devengaron.

ARTICULO 752.

La del cobro de fletes y de contribucion de averías comunes, prescribe á los seis meses desde el dia en que se entregaron los efectos que los adeudaron.

ARTICULO 753.

La accion sobre la entrega del cargamento ó de los daños causados en él, un año despues del arribo de la nave.

ARTICULO 754.

Las que nacen del préstamo á la gruesa y de la póliza de seguro, á los cinco años de firmado el contrato.

ARTICULO 755.

La que se tiene contra el asegurador ó el capitán por el daño de la cosa, se estingue si á las veinticuatro horas de recibido el cargamento no se ha formalizado la protesta en forma auténtica notificándose al responsable en los tres siguientes dias en persona ó por cédula.

ARTICULO 756.

Se estingue del mismo modo la accion contra el fletador por averías ó gastos de arribada que pesen sobre el cargamento, si el capitán percibe los fletes y entrega los efectos sin protestar en los términos y forma del artículo anterior.

ARTICULO 757.

Ningun efecto produce la protesta en el caso de los dos preceden-

tes artículos, si se pasan dos meses contados desde su fecha sin formalizar la demanda judicial contra las personas en cuyo perjuicio se hiciere.

TITULO VII.

Del conocimiento en los negocios marítimos.

ARTICULO 758.

En todas las cuestiones que se suscitaren sobre los objetos á que se refiere esta parte marítima, conocerá el tribunal de comercio que corresponda; á escepcion de los negocios que pertenecen al juzgado de almirantazgo.

