

navegación, aduanas, sanidad u otros.

Art. 415.—El capitán que navegare a flete común o al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá a los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

Art. 516.—El capitán que habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente furtivo o caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales a que hubiere lugar.

Art. 517.—Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona, y si lo hiciere, además de quedar responsables de todos los actos del sustituto y obligado a las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.

Art. 518.—Si se consumieran las provisiones y combustible del buque, antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato para reponerse de uno y otro; pe-

ro si hubiere a bordo personas que tuvieran víveres de su cuenta, podrá obligarles a que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen a bordo, abonando su importe en el acto, o a lo más en el primer puerto donde arribare.

Art. 519.—El capitán no podrá tomar dinero a la gruesa sobre el cargamento; y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo por sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño u obligación a cargo del buque. Pudiendo tomarlo, deberá expresar necesariamente cual sea su participación en el buque.

En caso de contravención a este artículo, serán de cargo privativo del capitán, el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

Art. 520.—El capitán será responsablemente civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubiesen contratado con él:

1º De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por

impericia o descuido de su parte. Si hubiere mediado delito o falta, lo será con arreglo al Código Penal:

29 De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho a repetir contra los culpables:

39 De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir a las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación:

49 De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque o por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas o evitarlas:

59 De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan, conforme a los artículos 512 y 514:

69 De los que se originen por haber tomado derrota contraria a la que debía, o por haber variado de rumbo sin justa causa, a juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores o sobrecargos que se hallen a bordo:

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna:

79 De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos o sin las formalidades de que habla el art. 514.

89 De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evirar abordajes.

Art. 521.—El capitán responderá del cargamento desde que se hiciera entrega de él en el muelle o al costado a flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla o en el muelle del puerto de la descarga, a no haberse pactado expresamente otra cosa.

Art. 522.—No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque o al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender a la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, a no ser que aquel

hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad o suscrita letra o pagará a su nombre.

Art. 523.—El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo o pertrecho del buque, o empeñe o venda mercaderías o provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas, e indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto a lo que disponga el Código Penal.

Art. 524.—Si estando en viaje, llegare a noticia del capitán que habían aparecido corsarios o buques de guerra contra su pabellón, estará obligado a arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta a su naviero o cargadores, y esperar la ocasión de navegar en conserva, o a que pase el peligro, o a recibir órdenes terminantes del naviero o de los cargadores.

Art. 525.—Si se viere atacado por algún corsario, y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque o su cargamento, le fueren tomados

violentamente, o se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento, y justificará el hecho ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor, quedará exento de responsabilidad.

Art. 526.—El capitán que hubiere corrido temporal o considerase haber sufrido la carga daño o avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al puerto de su destino, procediendo en seguida a la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán, si habiendo naufragado su buque, se salvase solo o con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará a la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos.

La autoridad, o el Cónsul en el extranjero comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada a los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubiesen salvado; y tomando las

demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado, con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al Juez o Tribunal civil del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fe si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare, se estará a lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

Art. 527.—El capitán bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de Sanidad y Aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento sin desfalco a los consignatarios, y en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario, o por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán a quien debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá a disposición del Juez o Tribunal o auto-

ridad a quien corresponda, a fin de que resuelva lo conveniente a su depósito, conservación y custodia.

### CAPÍTULO III

#### *De los oficiales y tripulación del buque*

Art. 528.—Para ser piloto será necesario:

1º Reunir las condiciones que exijan las leyes o reglamentos de marina o navegación:

2º No estar inhabilitado con arreglo a ellos, para el desempeño de su cargo.

Art. 529.—El piloto como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al capitán en los casos de ausencia, enfermedad o muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Art. 530.—El piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va a navegar, de las tablas e instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes a que diese lugar por su omisión en esta parte.

Art. 531.—El piloto llevará particularmente, y por sí, un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado “Cuaderno de bitácora”, con nota al principio, expresiva del número de las que contenga, firmado por la autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones, y bajo el nombre de “Acaecimientos”, las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques; y todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación.

Art. 532.—Para variar de rumbo y tomar el más conveniente al buen viaje del buque, se pondrá de acuerdo el piloto con el capitán. Si este se opusiere, el piloto le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar. Si todavía insistiere el capitán en su resolución negativa, el piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales en el

libro de navegación, y obedecerá al capitán, quién será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

Art. 533.—El piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido e impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal a que hubiere lugar, si hubiere mediado delito o falta.

Art. 534.—Serán obligaciones del contra maestre:

1a. Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque, y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forma el su pliego de cargo, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan:

2a. Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra:

3a. Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes e instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de cualquiera ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad:

4a. Designar a cada marinero el trabajo que deba hacer a bordo conforme

a las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud:

5a. En cargarse, por inventario, del aparejo y todos los pertrechos del buque, si se procediere a desarmarlo, a no ser que el naviero hubiere dispuesto otra cosa.

Respecto de los maquinistas, regirán las reglas siguientes:

1a. Para poder ser embarcado como maquinista naval, formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo a ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave, pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor:

2o Cuando existan dos o más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán a sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas: tendrá además a su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras

y cuanto, en fin, constituye a bordo el cargo de maquinista:

3a. Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente a fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes o averías que por su descuido o impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal a que hubiere lugar, si resultare probado haber mediado delito o falta:

4a. No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá a remediar las averías que hubiere notado en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha sin la autorización previa del capitán, al cual, si se opusiera a que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas u oficiales; y si a pesar de esto, el capitán insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición:

5a. Dar cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo, u ocurra algún accidente en su departamento, del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además, con frecuencia, acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras:

6a. Llevar un libro o registro titulado "cuaderno de máquinas", en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son, por ejemplo, el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consumo de combustible y de materias lubricadoras; bajo el epígrafe de "ocurrencias notables", las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas; también se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y dirección del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

Art. 535.—El contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposi-

bilidad o inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

Art. 536.—El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y a que se hace referencia en el artículo 514, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de Notario o Escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina si se extienden en los dominios salvadoreños, o por los Cónsules o agentes consulares de El Salvador, si se verificase en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera; cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar a dudas y reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el artículo 514, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación sobre las contrata extendidas en él, y las cantidades entregadas a cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro.

Art. 537.—El hombre de mar contratado para servir en un buque no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplir sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si no habiendo obtenido esta licencia el hombre de mar contratado en un buque, se contratase en otro, será nulo el segundo contrato, y el capitán podrá elegir entre obligarle a cumplir el servicio a que primeramente se hubiere obligado, o buscar a expensas de aquel quien le sustituya.

Además perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, en beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque a que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiese satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo.

Art. 538.—No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

Art. 539.—El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

1a. Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque:

2a. Reincidencia en falta de subordinación, disciplina o cumplimiento del servicio:

3a. Ineptitud y negligencia reitera-

das en el cumplimiento del servicio que deba prestar:

4a. Embriaguez habitual:

5a. Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el artículo 546:

6a. La deserción.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya a bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque, si el capitán hubiere obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquel. No siendo así, será de cargo particular del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido el viaje, no podrá el capitán abandonar a hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, a menos de que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega a la autoridad competente en

el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

Art. 540.—Si contratada la tripulación, se revocare el viaje por voluntad del naviero o de los fletadores antes o después de haberse hecho el buque a la mar, o se diere el buque por igual causa distinto destino de aquel que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos a saber:

1o. Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará a cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios además del que le corresponda recibir; con arreglo a sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación:

2o. Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda a dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera aquel durar, a juicio de peritos, en la forma establecida por el Código de Procedimientos; y si el viaje proyectado, fuere de tan corta duración que se calculase aproximadamente de un mes, la

indemnización se fijará en quince días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas:

3o. Si la revocación ocurriere habiendo salido buque a la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido, como si el viaje hubiere terminado; y los ajustados por meses percibirán haber correspondiente al tiempo en que estuvieren embarcados y al que necesitan para llegar al puerto, término del viaje; debiendo además el capitán proporcionar a unos y a otros pasaje para el mismo puerto, o bien para el de la expedición del buque, según le conviniere:

4o. Si el naviero o los fletantes del buque dieren a éste destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnización la mitad de lo establecido en el caso 1o., además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente a los días transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración y el viaje, por la mayor distancia, o por otras circunstancias, diere lugar a un aumento

de retribución, se regulará ésta privadamente, o por amigables componedores en caso de discordia. Aunque el viaje se limite a punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocación o alteración del viaje procediere de los cargadores o fletadores, el naviero tendrá derecho a reclamarles la indemnización que corresponda en justicia.

Art. 541.—Si la revocación del viaje procediere de justa causa, independientemente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque no hubiere salido del puerto, los individuos de la tripulación no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación.

Art. 542.—Serán causas justas para la revocación del viaje:

1a. La declaración de guerra o interdicción del comercio con la potencia a cuyo territorio hubiere de dirigirse el buque:

2a. El estado del bloqueo del puerto de su destino, o peste que sobreviniere después del ajuste:

a. La prohibición de recibir en el

mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque:

4a. La detención o embargo del mismo por orden del Gobierno, o por otra causa independiente de la voluntad del naviero:

5a. La inhabilitación del buque para navegar.

Art. 543.—Si después de emprendido el viaje, ocurriere alguna de las tres primeras causas expresadas en el artículo anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto a donde el capitán creyere conveniente arribar en beneficio del buque y cargamento, según el tiempo que hayan servido en él; pero si el buque hubiere de continuar su viaje, podrán el capitán y la tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la causa 4a., se continuará pagando a la tripulación la mitad de su haber, si el ajuste hubiere sido por un mes; pero si la detención excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando a los tripulantes la cantidad que les habría correspondido percibir, según su contrato, concluido el viaje. Y si el ajuste hubiere sido por

un tanto del viaje, deberá cumplirse el contrato en los términos convenidos.

En el caso quinto, la tripulación no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; mas si la inhabilitación del buque procediere de descuido o impericia del capitán, del maquinista o del piloto, indemnizarán a la tripulación de los perjuicios, salva siempre la responsabilidad criminal a que hubiere lugar.

Art. 544.—Navegando la tripulación a la parte, no tendrá derecho, por causa de revocación, demora o mayor extensión de viaje, más que a la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias.

Art. 545.—Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento o naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de los anticipos hechos.

Si se salvare alguna parte del buque o del cargamento, o de uno y otro, la tripulación ajustada a sueldo, incluso el capitán, conservará su derecho sobre el

salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; mas los marineros que naveguen a la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la del flete salvado. Si hubieren trabajado para recoger los restos del buque náufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado, una gratificación proporcional a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrojados para conseguir el salvamento.

Art. 546.—El hombre de mar que enfermase, no perderá su derecho al salario durante la navegación, a no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De todos modos se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación, a calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida en servicio o defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo común, deduciéndose ante todo de los productos del flete los gastos de asistencia y curación.

Art. 547.—Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abona-

rá a sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según su ajuste a la ocasión de su muerte, a saber:

Si hubiere fallecido de muerte natural y estuviese ajustado a sueldo, se le abonará lo devengado hasta el día de su fallecimiento.

Si el ajuste hubiere sido a un tanto por viejo, le corresponderá la mitad de lo devengado si el hombre de mar falleció en la travesía a la ida, y el todo si navegando a la vuelta.

Y si el ajuste hubiere sido a la parte y la muerte hubiere ocurrido después de emprendido el viaje, se abonará a los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo este fallecido antes de salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho a reclamación alguna.

Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará a sus herederos, concluido el viaje, la totalidad de los salarios o la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como a los demás de su clase.

En igual forma se considerará pre-

sente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiéndolo sido por descuido u otro accidente sin relación con el servicio, sólo percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

Art. 548. — El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, estarán afectos a la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada a sueldo por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición a la otra.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

Art. 549. — Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno en los casos siguientes:

19 Si antes de comenzar el viaje intentare el capitán variarlo, o si sobreviniera una guerra marítima con la nación a donde el buque estaba destinado:

20 Si sobreviniere y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino:

39 Si el buque cambiase de propietario o de capitán.

Art. 550. — Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán a paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por lo tanto estarán comprendidos en la dotación, la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de a bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte.

## CAPITULO IV

### *De los sobrecargos*

Art. 551. — Los sobrecargos desempeñarán a bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero o los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro, que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán a éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación.

Las facultades y responsabilidades del capitán cesan con presencia del so-

brecargo, en cuanto a la parte de administración legitimamente conferida a éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

Art. 552.—Serán aplicables a los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección segunda del Título IV, Libro II, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

Art. 553.—Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización o pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia, durante su viaje, fuera del de la pacotilla, que por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque le sea permitido.

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, a no mediar autorización expresa de los comitentes.

### TITULO III

#### *De los contratos especiales del comercio marítimo*

#### CAPITULO I

#### *Del contrato de fletamento*

#### SECCIÓN I

#### *De las formas y efectos del contrato de fletamento*

Art. 554.—El contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa o no pueda, por dos testigos a su ruego.

La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes:

- 1a. La clase, nombre y porte del buque:
- 2a. Su pabellón y puerto de matrícula:
- 3a. El nombre, apellido y domicilio del capitán:

4a. El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento:

5a. El nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato:

6a. El puerto de carga y descarga:

7a. La cabida, número de toneladas o cantidades de peso o medida que se obliguen, respectivamente, a cargar y a conducir, o si es total el fletamento:

8a. El flete que se haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje o un tanto al mes, por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medida de los efectos en que consista el cargamento, o de cualquiera otro modo que se hubiere convenido:

9a. El tanto de capa que se haya de pagar al capitán:

10a. Los días convenidos para la carga y descarga:

11a. Las estadías y sobreestadías que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar.

Art. 555.—Si se recibiere el cargamento sin haber firmado la póliza, el contrato se entenderá celebrado con

arreglo a lo que resulte del conocimiento, único título en orden a la carga para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador.

Art. 556.—Las pólizas del fletamento contratado con intervención del corredor que certifique la autenticidad de las firmas de los contratantes por haberse puesto en su presencia, harán prueba plena en juicio; y si resultare entre ellas discordancia, se estará a la que concuerde con la que el corredor deberá conservar en su registro, si ésta estuviere con arreglo a derecho.

También harán fe las pólizas aun cuando no haya intervenido corredor, siempre que los contratantes reconozcan como suyas las firmas puestas en ellas.

No habiendo intervenido corredor en el fletamento ni reconociéndose las firmas, se decidirán las dudas por lo que resulte del conocimiento, y a falta de éste, por las pruebas que suministren las partes.

Art. 557.—Los contratos de fletamento celebrados por el capitán en ausencia del naviero serán válidos y eficaces aun cuando al celebrarlos hubiera obrado en contravención a las órdenes e instrucciones del naviero o fletante; pero

quedará a éste expedita la acción contra el capitán para el resarcimiento de perjuicios.

Art. 558.—Si en la póliza del fletamento no constare el plazo en que hubieren de verificarse la carga y descarga, se seguirá el uso del puerto donde se ejecuten estas operaciones. Pasado el plazo estipulado o el de costumbre, y no constando en el contrato de fletamento cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán a exigir las estadías y sobreestadías que hayan transcurrido en cargar y descargar.

Art. 559.—Si durante el viaje quedare el buque inservible, el capitán será obligado a fletar a su costa otro en buenas condiciones, que reciba la carga y la portee a su destino, a cuyo efecto tendrá obligación de buscar buque, no sólo en el puerto de arribada, sino en los inmediatos hasta la distancia de 150 kilómetros.

Si el capitán no proporcionare, por indolencia o malicia, buque que conduzca el cargamento a su destino, los cargadores, previo un requerimiento al capitán para que en término improrrogable procure flete, podrán con-

tratar el fletamento, acudiendo a la autoridad judicial en solicitud de que sumariamente apruebe el contrato que hubieren hecho.

La misma autoridad obligará por la vía del apremio al capitán a que por su cuenta, y bajo su responsabilidad, se lleve a efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si el capitán, a pesar de su diligencia, no encontrare buque para el flete, depositará la carga a disposición de los cargadores a quienes dará cuenta de lo ocurrido en la primera ocasión que se le presente, regulándose en estos casos el flete por la distancia recorrida por el buque, sin que haya lugar a indemnización alguna.

Art. 560.—El flete se devengará según las condiciones estipuladas en el contrato, y si no estuvieren expresas o fueren dudosas, se observarán las reglas siguientes:

1a. Fletado el buque por meses o por días, empezará a correr el flete desde el mismo día en que se ponga el buque a la carga:

2a. En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará a correr el flete desde el mismo día:

3a. Si los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por el peso bruto, incluyendo los envases, como barricas o cualquiera otro objeto en que vaya contenida la carga.

Art. 561.—Devengarán flete las mercaderías vendidas por el capitán para atender a la reparación indispensable del casco, maquinaria o aparejo, o para necesidades imprescindibles y urgentes.

El precio de estas mercaderías se fijará según el éxito de la expedición, a saber:

19 Si el buque llegare a salvo al puerto del destino, el capitán las abonará al precio que obtengan las de la misma clase que en él se vendan:

29 Si el buque se perdiere, al que hubieren obtenido en venta las mercaderías.

La misma regla se observará en el abono de flete, que será entero si el buque llegare a su destino, y en proporción de la distancia recorrida si se hubiere perdido antes.

Art. 562.—No devengarán flete las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común; pero su importe será considerado como avería gruesa, contándose aquel en proporción a la dis-

tancia recorrida cuando fueren arrojadas.

Art. 563.—Tampoco devengarán flete las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio o varada, ni las que fueren presa de piratas o enemigos.

Si se hubiere recibido el flete por adelantado, se devolverá a no mediar pacto en contrario.

Art. 564.—Rescatándose el buque o las mercaderías, o salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda a la distancia recorrida por el buque porteando la carga; y si reparada la llevare hasta el puerto del destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda sobre la avería.

Art. 565.—Las mercaderías que sufran deterioro o disminución por vicio propio o mala calidad y condición de los envases, o por caso fortuito, devengarán el flete íntegro y tal como se hubiese estipulado en el contrato de fletamento.

Art. 566.—El aumento natural que en peso o medida tengan las mercaderías cargadas en el buque, cederá en beneficio del dueño y devengarán el flete co-

respondiente fijado en el contrato para las mismas.

Art. 567. — El cargamento estará especialmente afecto al pago de los fletes, de los gastos y derechos causados por el mismo que deban reembolsar los cargadores, y de la parte que pueda corresponderle en avería gruesa; pero no será lícito al capitán dilatar la descarga por recelo de que deje de cumplirse esta obligación.

Si existiere motivo de desconfianza, el tribunal, a instancia del capitán, podrá acordar el depósito de las mercaderías hasta que sea completamente integrado.

Art. 568. — El capitán podrá solicitar la venta del cargamento, en la proporción necesaria para el pago del flete, gastos y averías que le correspondan, reservándose el derecho de reclamar el resto de lo que por estos conceptos le fuere debido, si lo realizado por la venta no bastare a cubrir su crédito.

Art. 569. — Los efectos cargados estarán obligados preferentemente a la responsabilidad de sus fletes y gastos durante veinte días, a contar desde su entrega o depósito. Durante este plazo se podrá solicitar la venta de los mis-

mos, aunque haya otros acreedores y ocurra el caso de quiebra del cargador o del consignatario.

Este derecho no podrá ejercitarse, sin embargo, sobre los efectos que después de la entrega hubieren pasado a una tercera persona sin malicia de ésta y por título oneroso.

Art. 570. — Si el consignatario no fuese hallado, o se negase a recibir el cargamento, deberá el juez o tribunal, a instancia del capitán, decretar su depósito y disponer la venta de lo que fuese necesario para el pago de los fletes y demás gastos que pesaren sobre él.

Asimismo tendrá lugar la venta cuando los efectos depositados ofrecieren riesgo de deterioro, o por sus condiciones u otras circunstancias los gastos de conservación y custodia fuesen desproporcionados.

## SECCIÓN II

### *De los derechos y obligaciones del fletante*

Art. 571. — El fletante o el capitán se atenderá en los contratos de fleta-

mento a la cabida que tenga el buque, o a la expresamente designada en su matrícula, no tolerándose más diferencia que la de dos por ciento entre la manifestada y la que tenga en realidad.

Si el fletante o el capitán contrataren mayor carga que la que el buque pueda conducir, atendido su arqueo, indemnizarán a los cargadores a quienes dejen de cumplir su contrato, los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubiesen sobrevenido, según los casos, a saber:

Si ajustado el fletamento de un buque por un solo cargador, resultare error o engaño en la cabida de aquel, y no optare el fletador por la rescisión, cuando le corresponda este derecho, se reducirá el flete en proporción de la carga que el buque deje de recibir, debiendo además indemnizar el fletante al fletador de los perjuicios que le hubiere ocasionado.

Si, por el contrario, fueren varios los contratos de fletamento, y por falta de cabida, no pudiese embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optare por la rescisión, se dará la preferencia al que tenga ya introdu-

cida y colocada la carga en el buque, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda según el orden de fechas de sus contratas.

No apareciendo esta prioridad, podrán cargar, si les conviniere, a prorrata de las cantidades de peso o extensión que cada uno haya contratado, y quedará el fletante obligado al resarcimiento de daños y perjuicios.

Art. 572.—Si recibida por el fletante una parte de carga, no encontrare la que falte para formar al menos las tres quintas partes de las que puede portear el buque al precio que hubiere fijado, podrá sustituir para el transporte otro buque visitado y declarado a propósito para el mismo viaje, siendo de su cuenta los gastos de trasbordo y el aumento, si lo hubiere, en el precio del flete. Si no le fuere posible esta sustitución, entenderá el viaje en el plazo convenido; y no habiéndolo, a los quince días de haber comenzado la carga, si no se ha estipulado otra cosa.

Si el dueño de la parte embarcada le procurase carga a los mismos precios y con iguales o proporcionadas condiciones a las que aceptó en la recibida, no podrá el fletante o capitán negarse a

aceptar el resto del cargamento; y si lo resistiese, tendrá derecho el cargador a exigir que se haga a la mar el buque con la carga que tuviere a bordo.

Art. 573.—Cargadas las tres quintas partes del buque, el fletante no podrá, sin consentimiento de los fletadores o cargadores, sustituir con otro el designado en el contrato, so pena de constituirse por ello responsable de todos los daños y perjuicios que sobrevengan durante el viaje al cargamento de los que no hubieren consentido la sustitución.

Art. 574.—Fletado un buque por entero, el capitán no podrá, sin consentimiento del fletador, recibir carga de otra persona; y si lo hiciere, podrá dicho fletador obligarle a desembarcarla y a que le indemnice los perjuicios que para ello se le sigan.

Art. 575.—Serán de cuenta del fletante todos los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario del capitán en emprender el viaje, según las reglas que van prescritas, siempre que fuere requerido notarial o jurídicamente a hacerse a la mar en tiempo oportuno.

Art. 576.—Si el fletador llevase al buque más carga que la contratada, po-

drá admitírsele el exceso de flete con arreglo al precio estipulado en el contrato, pudiendo colocarse con buena estiba sin perjudicar a los demás cargadores; pero si para colocarla hubiere de faltar-se a las condiciones de estiba, deberá el capitán rechazarla o desembarcarla a costa del propietario.

Del mismo modo el capitán podrá, antes de salir del puerto, echar en tierra las mercaderías introducidas a bordo clandestinamente, o portearlas, si pudiere hacerlo con buena estiba, exigiendo por razón de flete el precio más alto que hubiere pactado en aquel viaje.

Art. 577.—Fletado el buque para recibir la carga en otro puerto, se presentará el capitán al consignatario designado en su contrato, y si no le entregare la carga, dará aviso al fletador, cuyas instrucciones esperará, corriendo entre tanto las estadias convenidas, o las que fueren de uso en el puerto, si no hubiere sobre ello pacto expreso en contrario.

No recibiendo el capitán contestación en el término necesario para ello, hará diligencias para encontrar flete; y si no lo hallare después de haber corrido las

estadias y sobreestadias, formalizará protesta y regresará al puerto donde contrató el fletamento.

El fletador pagará el flete por entero, descontando el que haya devengado por las mercaderías que se hubiesen transportado a la ida y a la vuelta, si se hubieren cargado por cuenta de terceros.

Lo mismo se observará cuando el buque fletado de ida y vuelta no sea habilitado de carga para su retorno.

Art. 578.—Perderá el capitán el flete e indemnizará a los cargadores siempre que éstos prueben, aun contra el acto de reconocimiento, si se hubiere practicado en el puerto de salida, que el buque no se hallaba en disposición para navegar al recibir la carga.

Art. 579.—Subsistirá el contrato de fletamento, si careciendo el capitán de instrucciones del fletador, sobreviniere durante la navegación declaración de guerra o bloqueo. En tal caso, el capitán deberá dirigirse al puerto neutral seguro más cercano, pidiendo y aguardando órdenes del cargador, y los gastos y salarios devengados en la detención, se pagarán como avería común.

Si por disposición del cargador se

hiciera la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida.

Art. 580.—Si transcurrido el tiempo necesario, a juicio del Juez o Tribunal, para recibir las órdenes del cargador, el capitán continuase careciendo de instrucciones, se depositará el cargamento, el cual quedará afecto al pago del flete y gastos de su cargo en la demora, que se satisfarán con el producto de la parte que primero se venda.

### SECCIÓN III

#### *De las obligaciones del fletador*

Art. 581.—El fletador de un buque por entero podrá subrogar el flete en todo ó en parte a los plazos que más le convinieren, sin que el capitán pueda negarse a recibir a bordo la carga entregada por los segundos fletadores, siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento, y que se pague al fletante la totalidad del precio convenido, aun cuando no se embarque toda la carga, con la limitación que se establece en el artículo siguiente.

Art. 582.—El fletador que no comple-

tare la totalidad de la carga que se obligó a embarcar, pagará el flete de la que deje de cargar, a menos que el capitán no hubiere tomado otra carga para completar el cargamento del buque, en cuyo caso abonará el primer fletador las diferencias, si las hubiere.

Art. 583.—Si el fletador embarcare efectos diferentes de los que manifestó al tiempo de contratar el fletamento, sin conocimiento del fletante o capitán, y por ello sobrevinieren perjuicios por confiscación, embargo, detención u otras causas al fletante o a los cargadores, responderá el causante con el importe de su cargamento, y además con sus bienes, de la indemnización completa a todos los perjudicados por su culpa.

Art. 584.—Si las mercaderías embarcadas lo fueren con un fin de ilícito comercio y hubiesen sido llevadas a bordo a sabiendas del fletante o del capitán, éstos, mancomunadamente con el dueño de ellas, serán responsables de todos los perjuicios que se originen a los demás cargadores; y aunque se hubiere pactado, no podrán exigir del fletador indemnización alguna por el daño que resulte al buque.

Art. 585.—En caso de arribada para reparar el casco del buque, maquinaria o aparejos, los cargadores deberán esperar a que el buque se repare, pudiendo descargarlo a su costa si lo estimaren conveniente.

Si en beneficio del cargamento expuesto a deterioro dispusieren los cargadores, o el Tribunal, o el Cónsul, o la autoridad competente en país extranjero, hacer la descarga de las mercaderías, serán de cuenta de aquellos los gastos de descarga y recarga.

Art. 586.—Si el fletador, sin concurrir alguno de los casos de fuerza mayor expresados en el artículo precedente, quisiere descargar sus mercaderías antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero, los gastos de la arribada que se hiciere a su instancia, y los daños y perjuicios que se causaren a los demás cargadores si los hubiere.

Art. 587.—En los fletamentos a carga general, cualquiera de los cargadores podrá descargar las mercaderías antes de emprender su viaje, pagando medio flete, el gasto de estibar y reestibar, y cualquier otro perjuicio que por

esta causa se origine a los demás cargadores.

Art. 588.—Hecha la descarga y puesto el cargamento a disposición del consignatario, éste deberá pagar inmediatamente al capitán el flete devengado y los demás gastos de que fuere responsable dicho cargamento.

La capa deberá satisfacerse en la misma proporción y tiempo que los fletes, rigiendo en cuanto a ella todas las alteraciones y modificaciones a que estuvieren sujetos.

Art. 589.—Los fletadores y cargadores no podrán hacer, para el pago del flete y demás gastos, abandono de las mercaderías averiadas por vicio propio o caso fortuito.

Procederá, sin embargo, el abandono si el cargamento consistiese en líquidos y se hubieren derramado, no quedando en los envases sino una cuarta parte de su contenido.

#### SECCIÓN IV

##### *De la rescisión total o parcial del contrato de fletamento*

Art. 590.—A petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento:

1º Si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagando la mitad del flete convenido:

2º Si la cabida del buque no se hallare conforme con la que figura en el certificado de arqueo, o si hubiere error en la designación del pabellón con que navega:

3º Si no se pusiere el buque a disposición del fletador en el plazo y forma convenidos:

4º Si salido el buque a la mar, arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos o tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga:

En el 2º y 3º caso, el fletante indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

En el caso 4º el fletante tendrá derecho al flete por entero del viaje de ida.

Si el fletamento se hubiere ajustado por meses, pagarán los fletadores el importe libre de una mesada, siendo el viaje a un puerto del mismo mar, y dos si fuere a mar distinto.

De un puerto a otro de la República e islas adyacentes no se pagará más que una mesada:

5º Si para reparaciones urgentes

arribare el buque durante el viaje a un puerto, y prefiriesen los fletadores disponer de las mercaderías.

Cuando la dilación no exceda de treinta días, pagarán los cargadores por entero flete de ida.

Si la dilación excediere de treinta días, sólo pagarán el flete proporcional a la distancia recorrida por el buque.

Art. 591.—A petición del fletante, podrá rescindirse el contrato de fletamento:

1º Si el fletador, cumplido el término de las sobreestadías, no pusiere la carga al costado.

En este caso el fletador deberá satisfacer la mitad del flete pactado, además de las estadías y sobreestadías devengadas:

2º Si el fletante vendiere el buque antes de que el fletador hubiere empezado a cargarlo, y el comprador lo cargare por su cuenta.

En este caso, el vendedor indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

Si el nuevo propietario no lo cargare por su cuenta, se respetará el contrato de fletamento, indemnizando el vende-

dor al comprador, si aquel no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta.

Art. 592.—El contrato de fletamento se rescindirá y se extinguirán todas las acciones que de él se originen, si antes de hacerse a la mar el buque desde el puerto de salida, ocurriere alguno de los casos siguientes:

1º La declaración de guerra o interdicción del comercio con la potencia a cuyos puertos debía el buque hacer su viaje:

2º El estado de bloqueo del puerto a donde aquel iba destinado, o peste que sobreviniere después del ajuste:

3º La prohibición de recibir en el mismo punto las mercaderías del cargamento del buque.

4º La detención indefinida por embargo del buque de orden del Gobierno, o por otra causa independiente de la voluntad del naviero:

5º La inhabilitación del buque para navegar, sin culpa del capitán o naviero.

La descarga se hará por cuenta del fletador.

Art. 593.—Si el buque no pudiere hacerse a la mar por cerramiento del

puerto de salida u otra causa pasajera, el fletamento subsistirá, sin que ninguna de las partes tenga derecho a reclamar perjuicios.

Los alimentos y salarios de la tripulación serán considerados avería común.

Durante la interrupción, el fletador, podrá por su cuenta cargar y descargar a su tiempo las mercaderías, pagando estadías si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de detención.

Art. 594.—Quedará rescindido parcialmente el contrato de fletamento, salvó pacto en contrario, y no tendrá derecho el capitán más que al flete de ida, si por ocurrir durante el viaje la declaración de guerra, cerramiento de puerto o interdicción de relaciones comerciales, arribare el buque al puerto que se le hubiere designado para este caso en las instrucciones del fletador.

## SECCIÓN V

*De los pasajeros en los viajes por mar*

Art. 595.—No habiéndose convenido en el precio del pasaje, el Juez o Tribunal Civil lo fijará sumariamente, previa declaración de peritos.

Art. 596.—Si el pasajero no llegare a bordo a la hora prefijada, o abandonare el buque sin permiso del capitán cuando éste estuviere pronto a salir del puerto, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el precio por entero.

Art. 597.—El derecho al pasaje, si fuere nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del capitán o consignatario.

Art. 598.—Si antes de emprender el viaje el pasajero, muriese, sus herederos no estarán obligados a satisfacer sino la mitad del pasaje convenido.

Si estuvieren comprendidos en el precio convenido los gastos de mantención, el Juez o Tribunal Civil, oyendo los peritos, si lo estimare conveniente, señalará la cantidad que ha de quedar en beneficio del buque.

En el caso de recibir otro pasajero en lugar del fallecido, no se deberá abonar alguno por dichos herederos.

Art. 599.—Si antes de emprender el viaje, se suspendiese por culpa exclusiva del capitán o naviero, los pasajeros tendrán derecho a la devolución del pasaje y al resarcimiento de daños y perjuicios; pero si la suspensión fuere debido a caso fortuito o de fuerza mayor o a cualquiera otra causa independiente del capitán o naviero, los pasajeros sólo tendrán derecho a la devolución del pasaje.

Art. 600.—En caso de interrupción del viaje comenzado, los pasajeros sólo estarán obligados a pagar el pasaje en proporción a la distancia recorrida, y sin derecho a resarcimiento de daños y perjuicios si la interrupción fuere debida a caso fortuito o de fuerza mayor, pero con derecho a la indemnización, si la interrupción consistiese exclusivamente en el capitán. Si la interrupción procediese de la inhabilitación del buque, y el pasajero se conformare con esperar la reparación, no podrá exigírsele ningún aumento de precio del pasaje, pero será de su cuenta la manutención durante la estadía.

En caso de retardo de la salida del buque, los pasajeros tienen derecho a permanecer a bordo y a la alimentación por cuenta del buque, a menos que el retardo sea debido a caso fortuito o de fuerza mayor.

Si el retardo excediere de diez días, tendrán derecho los pasajeros que lo soliciten, a la devolución del pasaje; y si fuera debido exclusivamente a culpa del capitán o naviero, podrán además reclamar resarcimiento, de daños y perjuicios.

El buque exclusivamente destinado al transporte de pasajeros, debe conducirlos directamente al puerto o puertos de su destino, cualquiera que sea el número de pasajeros, haciendo todas las escalas que tengan marcadas en su itinerario.

Art. 601.—Rescindido el contrato antes o después de emprendido el viaje, el capitán tendrá derecho a reclamar lo que hubiere suministrado a los pasajeros.

Art. 602.—En todo lo relativo a la conservación del orden y policía a bordo, los pasajeros se someterán a las disposiciones del capitán, sin distinción alguna.

Art. 603. - La conveniencia o el interés de los viajeros, no obligarán ni facultarán al capitán para recalar ni para entrar en puntos que separen el buque de su derrota, ni para detenerse en lo que deba o tuviere precisión de tocar más tiempo que el exigido por las atenciones de la navegación.

Art. 604. - No habiendo pacto en contrario, se supondrá comprendida en el precio del pasaje la manutención de los pasajeros durante el viaje; pero si fuere de cuenta de éstos, el capitán tendrá obligación, en caso de necesidad, de suministrarles los víveres precisos para su sustento por un precio razonable.

Art. 605. - El pasajero será reputado cargador en cuanto a los efectos que lleve a bordo, y el capitán no responderá de lo que aquel conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, a no ser que el daño provenga de hecho del capitán o de la tripulación.

Art. 606. - El capitán, para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero, y en caso de venta de los mismos, gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procedien-

dose en ello como si se tratase del cobro de los fletes.

Art. 607. - En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán está autorizado para tomar respecto del cadáver las disposiciones que exijan las circunstancias, y guardará cuidadosamente los papeles y efectos que hallare a bordo pertenecientes al pasajero, observando cuanto dispone el caso 10 del artículo 514 a propósito de los individuos de la tripulación.

#### SECCIÓN VI

##### *Del conocimiento*

Art. 608. - El capitán y el cargador del buque tendrán obligación de extender el conocimiento, en el cual se expresará:

1.º El nombre, matrícula y porte del buque:

2.º El del capitán y su domicilio:

3.º El puerto de carga y el de descarga:

4.º El nombre del cargador:

5.º El nombre del consignatario, si el conocimiento fuere nominativo:

6.º La cantidad, calidad, número

de los bultos y marcas de las mercaderías:

7o. El flete y la capa contratados.

El conocimiento podrá ser al portador, a la orden o a nombre de persona determinada, y habrá de firmarse dentro de las veinticuatro horas de recibida la carga a bordo, pudiendo el cargador pedir la descarga a costa del capitán, si éste no lo suscribiese, y en todo caso, los daños y perjuicios que por ello le sobrevinieren.

Art. 609.—Del conocimiento primordial se sacarán cuatro ejemplares de igual tenor y lo firmarán todos, el capitán y el cargador. De éstos, el cargador conservará uno y remitirá otro al consignatario; el capitán tomará dos, uno para sí y otro para el naviero.

Podrán extenderse, además, cuantos conocimientos estimen necesario los interesados; pero cuando fueren á la orden o al portador, se expresará en todos los ejemplares: ya sea de los cuatro primeros o de los ulteriores, el destino de cada uno, consignando si es para el naviero, para el capitán, para el cargador o para el consignatario. Si el ejemplar destinado a este

último, se duplicare, habrá de expresarse en él esta circunstancia y la de no ser valedero sino en defecto del primero.

Art. 610.—Los conocimientos al portador destinados al consignatario serán transferibles por la entrega material del documento, y en virtud de endoso, los extendidos a la orden.

En ambos casos, aquel a quien se transfiera el conocimiento, adquirirá sobre las mercaderías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente o del endosante.

Art. 611.—El conocimiento, formalizado con arreglo a las disposiciones de este Título, hará fe entre todos los interesados en la carga, y entre éstos y los aseguradores, quedando a salvo para los últimos la prueba en contrario.

Art. 612.—Si no existiere conformidad entre los conocimientos, y en ninguno se advirtiere enmienda o raspadura, harán fe contra el capitán o el naviero y en favor del cargador o del consignatario, los que éstos posean extendidos y firmados por aquel, y en contra del cargador o consignatarios y en favor del capitán o naviero, los que éstos posean extendidos y firmados por el cargador.

Art. 613.—El portador legítimo de un conocimiento que deje de presentárselo al capitán del buque antes de la descarga, obligando a éste por tal omisión a que haga el desembarco y ponga la carga en depósito, responderá de los gastos de almacenaje y demás que por ello se originen.

Art. 614.—El capitán no puede variar por sí el destino de las mercaderías.

Al admitir esta variación a instancia del cargador, deberá recoger antes los conocimientos que hubiere expedido, so pena de responder del cargamento al portador legítimo de éstos.

Art. 615.—Si antes de hacer la entrega del cargamento, se exigiere al capitán nuevo conocimiento, alegando que la no presentación de los anteriores consiste en haberse extraviado o en alguna otra causa justa, tendrá obligación de darlo, siempre que se le afiance a su satisfacción el valor del cargamento; pero sin variar la consignación, y expresando en él las circunstancias prevenidas en el último párrafo del artículo 609, cuando se trata de los conocimientos a que el mismo se refiere, bajo la pena en otro caso, de responder de di-

cho cargamento, si por omisión fuese entregado indebidamente.

Art. 616.—Si antes de hacerse el buque a la mar, falleciere el capitán, o cesare en su oficio por cualquier accidente, los cargadores tendrán derecho a pedir al nuevo capitán la certificación de los primeros conocimientos, y éste deberá darla, siempre que le sean presentados o devueltos todos los ejemplares que se hubieren expedido anteriormente, y resulte del conocimiento de la carga que se halla conforme con los mismos.

Los gastos que se originen del reconocimiento de la carga serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de repetirlos éste contra el primer capitán, si dejó de serlo por culpa suya. No haciéndose tal reconocimiento, se entenderá que el nuevo capitán acepta la carga como resulte de los conocimientos expedidos.

Art. 617.—Los conocimientos producirán acción sumarísima o de premio, según los casos, para la entrega del cargamento y del pago de los fletes y gastos que hayan producido.

Art. 618.—Si varias personas presentaren conocimientos al portador, o a la orden, endosados a su favor en reclamación de las mismas mercaderías, el ca-

pitán preferirá para su entrega a la que presente el ejemplar que hubiere expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo hubiera sido por justificación del extravío de aquel, y aparecieren ambos en manos diferentes.

En este caso, como en el de presentarse sólo segundo o ulteriores ejemplares que se hubieren expedido sin esa justificación, el capitán acudirá al Juez o Tribunal civil, para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación a quien sea procedente.

Art. 619.—La entrega del conocimiento producirá la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior, dados por el capitán o sus subalternos en resguardo de las entregas parciales que les hubieren hecho del cargamento.

Art. 620.—Entregado el cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, o al menos el ejemplar bajo el cual se le haga la entrega, con el recibo de las mercaderías consignadas en el mismo.

La morosidad del consignatario le hará responsable de los perjuicios que la dilación pueda ocasionar al capitán.

## CAPITULO II

### *Del contrato a la gruesa o préstamo a riesgo marítimo*

Art. 621.—Se reputará préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo, aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa del reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho, o del valor que obtengan en caso de siniestro.

Art. 622.—Los contratos a la gruesa podrán celebrarse:

- 1o. Por escritura pública:
- 2o. Por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviniere:
- 3o. Por documento privado.

De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotará en el certificado de inscripción del buque y se tomará de él razón en el registro mercantil, sin cuyos requisitos los créditos de este origen no tendrán respecto a los demás la preferencia que según su naturaleza les corres-

ponda, aunque la obligación será eficaz entre los contratantes.

Los contratos celebrados durante el viaje, se registrarán por lo dispuesto en los artículos 485 y 513, y surtirán efecto respecto de terceros desde su otorgamiento, si fueren inscritos en el registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes a su arribo. Si transcurrieren los ocho días sin haberse hecho la inscripción en el registro mercantil, los contratos celebrados durante el viaje de un buque no surtirán efecto respecto de terceros sino desde el día y fecha de la inscripción.

Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al número 29 tengan fuerza ejecutiva, precederá el reconocimiento de la firma.

Los contratos que no consten por escrito, no producirán acción en juicio.

Art. 623.—En el contrato a la gruesa se deberán expresar:

1o. La clase, nombre y matrícula del buque:

2o. El nombre, apellido y domicilio del capitán:

3o. El nombre, apellido y domicilio del que da y del que toma el préstamo:

4o. El capital del préstamo y el premio convenido:

5o.—El plazo del reembolso:

6o. Los objetos pignorados a su reintegro:

7o. El viaje por el cual se corra el riesgo.

Art. 624.—Los contratos podrán extenderse a la orden, en cuyo caso serán transferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieren al endosante.

Art. 625.—Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo.

Art. 626.—Los préstamos podrán constituirse conjunta y separadamente:

1o. Sobre el casco del buque:

2o. Sobre el aparejo:

3o.—Sobre los pertrechos, víveres y combustibles:

4o. Sobre la máquina, siendo el buque de vapor:

5o. Sobre mercaderías cargadas.

Si se constituyesen sobre el casco del

buque, se entenderán además afectos a la responsabilidad del préstamo, el aparejo, pertrechos y demás efectos, víveres, combustibles, máquinas de vapor y los fletes ganados en el viaje del préstamo.

Si se hiciere sobre la carga, quedará afecto al reintegro todo cuanto la constituya; y si sobre un objeto particular del buque o de la carga, sólo afectará la responsabilidad al que concreta y determinadamente se especifique.

Art. 627.—No se podrá prestar a la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperan.

Art. 628.—Si el prestador probare que prestó mayor cantidad que la del valor del objeto sobre que recae el préstamo a la gruesa, por haber empleado el prestamista medios fraudulentos, el préstamo será válido sólo por la cantidad en que dicho objeto se tase pericialmente.

El capital sobrante se devolverá con el interés legal por todo el tiempo que durase el desembolso.

Art. 629.—Si el importe total del préstamo para cargar el buque no se empleare en la carga, el sobrante se devolverá antes de la expedición.

Se procederá de igual manera con los efectos tomados a préstamo, si no se hubieren podido cargar.

Art. 630.—El préstamo que el capitán tomare en el punto de residencia de los propietarios del buque, sólo afectará a la parte de éste que pertenezca al capitán, si no hubieren dado su autorización expresa o intervenido en la operación los demás propietarios o sus apoderados.

Si alguno o algunos de los propietarios fuesen requeridos para que entreguen la cantidad necesaria a la reparación o aprovisionamiento del buque, y no lo hicieren dentro de veinticuatro horas, la parte que los negligentes tengan en la propiedad, quedará afecta en la debida proporción a la responsabilidad del préstamo.

Fuera de la residencia de los propietarios, el capitán podrá tomar préstamo conforme a lo dispuesto en los artículos 485 y 513.

Art. 631.—No llegando a ponerse en riesgo los efectos sobre que se toma dinero, el contrato quedará reducido a un préstamo sencillo, con obligación en el prestatario de devolver capital e inte-

reses al tipo legal, sino fuere menor el convenido.

Art. 632.—Los préstamos hechos durante el viaje, tendrán preferencia sobre los que se hicieron antes de la expedición del buque, y se graduarán por el orden inverso al de sus fechas.

Los préstamos para el último viaje tendrán preferencia sobre los préstamos anteriores.

La concurrencia de varios préstamos hechos en el mismo puerto de arribada forzosa y con igual motivo, todos se pagarán a prorrata.

Art. 633.—Las acciones correspondientes al prestador se extinguirán con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, si procedió de accidente de mar en el tiempo y durante el viaje designados en el contrato, y constando la existencia de la carga a bordo; pero no sucederá lo mismo si la pérdida provino de vicio propio de la cosa, o sobrevino por culpa o malicia del prestatario, o baratería del capitán, o si fue causada por daños experimentados en el buque a consecuencia de emplearse en el contrabando, o si procedió de cargar las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, salvo

si este cambio se hubiera hecho por causa de fuerza mayor.

La prueba de la pérdida incumbe al que recibió el préstamo, así como también la de la existencia en el buque de los efectos declarados al prestador como objeto de préstamo.

Art. 634.—Los prestadores a la gruesa soportarán a prorrata de su interés respectivo las averías comunes que ocurran en las cosas sobre que se hizo el préstamo,

En las averías simples, a falta de convenio expreso de los contratantes, contribuirá también por su interés respectivo el prestador a la gruesa, no perteneciendo a las especies de riesgos exceptuados en el artículo anterior.

Art. 635.—No habiéndose fijado en el contrato el tiempo por el cual el mutuante correrá el riesgo, durará en cuanto al buque, máquinas, aparejo y pertrechos, desde el momento de hacerse éste a la mar hasta el de fondear en el puerto de su destino; y en cuanto a las mercaderías, desde que se carguen en la playa o muelle del puerto de la expedición hasta el de descargarlas en el de consignación.

Art. 636.—En caso de naufragio, la

cantidad afecta a la devolución del préstamo, se reducirá al producto de los efectos salvados, deducidos los gastos de salvamento.

Si el préstamo fuere sobre el buque o alguna de sus partes, los fletes realizados en el viaje para que aquel se haya hecho, responderán también a su pago en cuanto alcancen para ello.

Art. 637.—Si en un mismo buque o carga concurrieren préstamos a la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere salvado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutuante y el asegurador, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta para ésto únicamente el capital por lo tocante al préstamo, y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores, con arreglo al artículo 482.

Art. 638.—Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará interés legal.

## CAPITULO III

### *De los seguros marítimos*

#### SECCIÓN I

#### *De la forma de este contrato*

Art. 639.—Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes.

Art. 640.—La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, los requisitos siguientes:

1o. Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido:

2o. Nombre, apellido y domicilio del asegurador y asegurado:

3o. Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí o por cuenta de otro:

En este caso el nombre, apellido y domicilio de la persona en cuyo nombre se hace el seguro:

4o. Nombre, puerto, pabellón, ma-

trícula del buque asegurado o del que conduzca los efectos asegurados:

5o. Nombre y domicilio del capitán:

6o. Puerto o rada en que han sido o deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas:

7o. Puerto de donde el buque ha partido o debe partir.

8o. Puertos o radas en que el buque debe cargar, descargar o hacer escalas por cualquier motivo:

9o. Naturaleza y calidad de los objetos:

10o. Número de los fardos o bultos de cualquier clase, y sus marcas si las tuvieren:

11o. Epoca en que deberá comenzar y terminar el riesgo:

12o. Cantidad asegurada:

13o. Precio convenido por el seguro y lugar, tiempo y forma de su pago:

14o. Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere a viaje redondo:

15o. Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga a los efectos asegurados:

16o. El lugar, plazo y forma en que había de realizarse el pago.

Art. 641.— Los contratos y pólizas de

seguro que autoricen los agentes consulares en el extranjero, siendo salvadoreños los contratantes o alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubieren verificado con intervención del corredor.

Art. 642.— En un mismo contrato y en una misma póliza podrán comprenderse el seguro del buque y de la carga, señalando el valor de cada cosa, y distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos, sin cuya expresión será ineficaz el seguro.

Se podrá también en la póliza fijar premios diferentes a cada objeto asegurado.

Varios aseguradores podrán suscribir una misma póliza.

Art. 643.— En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas, y del buque que haya de trasportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.

Si el buque en estos casos sufiere accidente de mar, estará obligado el asegurado a probar, además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos, y su valor para reclamar la indemnización.

## SECCIÓN II

*De las cosas que pueden ser aseguradas  
y de su evaluación*

Art. 644.—Podrán ser objeto del seguro marítimo:

1º El casco del buque en lastre o cargado, en puerto o en viaje:

2º El aparejo:

3º La máquina, siendo el buque de vapor;

4º Todos los pertrechos y objetos que constituyan el armamento:

5º Víveres y combustibles:

6º Las cantidades dadas a la gruesa:

7º El importe de los fletes y el beneficio probable:

8º Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.

Art. 645.—Podrán asegurarse todos o parte de los objetos expresados en el artículo anterior, junta o separadamente, en tiempo de paz o de guerra, por viaje o a término, por viaje sencillo o por viaje redondo, sobre buenas o malas noticias.

Art. 646.—Si se expresare genéricamente en la póliza que el seguro se hacía sobre el buque, se entenderán comprendidos en él las máquinas, aparejo, pertrechos, cuanto esté adscrito al buque; pero no su cargamento, aunque pertenezca al naviero.

En el seguro genérico de mercaderías, no se reputarán comprendidos los metales amonedados o en lingotes, las piedras preciosas y las municiones de guerra.

Art. 647.—El seguro sobre el flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante o el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido a cuenta de su flete sino cuando hayan pactado expresamente que, en caso de no devengarse aquel por naufragio o pérdida de la carga, devolverán la cantidad recibida.

Art. 648.—En el seguro de flete se habrá de expresar la suma a que asciende, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento.

Art. 649.—El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrán de consignarse en la póliza:

1º La cantidad determinada en que

fija el asegurado el beneficio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino:

2º La obligación de reducir el seguro, si comparado el valor obtenido en la venta, descontados gastos y fletes, con el valor de compra, resultare menor que el valuador en el seguro.

Art. 650.—Podrá el asegurador hacer asegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo o en parte, con el mismo o diferente premio, así como también el asegurado podrá también asegurar el costo del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador.

Art. 651.—Si el capitán contratare el seguro, o el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que las portear, se dejará siempre un diez por ciento a su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario.

Art. 652.—En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre las cuatro quintas partes de su importe o valor, y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, a no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario.

En este caso, y en el del artículo an-

terior, habrá de descontarse del seguro el importe de los préstamos tomados a la gruesa.

Art. 653.—La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude o malicia.

Si apareciere exagerada la evaluación, se procederá según las circunstancias del caso, a saber:

Si la exageración hubiere procedido de error y no de malicia imputable al asegurado, se reducirá el seguro a su verdadero valor, fijado por las partes de común acuerdo o por juicio pericial. El asegurador devolverá el exceso de prima recibida, reteniendo, sin embargo, medio por ciento de este exceso.

Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegurador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda.

Art. 654.—La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se hubiere fijado en extranjero, se hará al curso

corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza.

Art. 655.—Si al tiempo de realizarse el contrato, no se hubiere fijado con especificación el valor de las cosas aseguradas, se determinará éste:

1º Por las facturas de consignación:

2º Por declaración de corredores o peritos, que procederán tomando por base de su juicio, el precio de los efectos en el puerto de salida, con más los gastos de embarque, fletes y aduanas.

Si el seguro recayere sobre mercaderías de retorno de un país en que el comercio se hiciere sólo por permuta, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida, con todos los gastos.

### SECCIÓN III

#### *Obligaciones entre el asegurador y el asegurado*

Art. 656.—Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los

objetos asegurados experimenten por algunas de las causas siguientes:

1º Varada o empeño del buque, con rotura o sin ella:

2º Temporal:

3º Naufragio:

4º Abordaje fortuito:

5º Cambio de derrota durante el viaje o de buque:

6º Echazón:

7º Fuego o explosión, si aconteciere en mercaderías, tanto a bordo como si estuviesen depositadas en tierra, siempre que se hayan alejado por orden de la autoridad competente para reparar el buque o beneficiar el cargamento, o fuego por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor:

8º Apresamiento:

9º Saqueo:

10º Declaración de guerra:

11º Embargo por orden del Gobierno:

12º Retención por orden de potencia extranjera:

13º Represalias:

14º Y cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular

las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.

Art. 657.—No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan a las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza:

1º Cambio voluntario de derrotero de viaje o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores:

2º Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.

3º Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado, en el seguro:

4º Disposiciones arbitrarias o contrarias a la póliza de fletamento o al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores:

5º Baratería de patrón, a no ser que fuera objeto del seguro:

6º Mermas, derrames y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas:

7º Falta de los documentos prescritos en este Código, en las ordenanzas y reglamentos de marina o de navegación, u omisiones de otra clase del capitán,

en contravención de las disposiciones administrativas, a no ser que se haya tomado a cargo del asegurador la baratería del patrón.

En cualquiera de estos casos, los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren comenzado a correr el riesgo.

Art. 658.—En los seguros de carga contratados por viaje redondo, si el asegurado no encontrare cargamento para el retorno; o solamente encontrare menos de las dos terceras partes, se rebajará el premio de multa proporcionalmente al cargamento que trajere, abonándose además al asegurador medio por ciento de la parte que dejare de conducir.

No procederá, sin embargo, rebaja alguna en el caso de que el cargamento se hubiere perdido en la ida, salvo pacto especial que modifique la disposición de este artículo.

Art. 659.—Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida o avería por todos los asegura-

dores, a prorrata de la cantidad asegurada por cada uno.

Art. 660.—Si fueren designados diferentes buques para cargar las cosas aseguradas, pero sin expresar la cantidad que ha de embarcarse en cada buque, podrá el asegurado distribuir el cargamento como mejor le convenga, o conducirlo a bordo de uno solo, sin que por ello se anule la responsabilidad del asegurador.

Mas si hubiere hecho expresa mención de la cantidad asegurada sobre cada buque, y el cargamento se pusiere a bordo en cantidades diferentes de aquellas que se hubieren señalado para cada uno, el asegurador no tendrá más responsabilidad que la que hubiere contratado en cada buque. Sin embargo, cobrará medio por ciento del exceso que se hubiere cargado en ellos sobre la cantidad contratada.

Si quedare algún buque sin cargamento, se entenderá anulado el seguro en cuanto a él, mediante el abono antes expresado de medio por ciento sobre el excedente embarcado en los demás.

Art. 661.—Si por inhabilitación del buque antes de salir del puerto, la carga se trásbordase a otro, tendrán los

aseguradores opción entre continuar o no el contrato, abonando las averías que hubieren ocurrido; pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, correrán los aseguradores el riesgo, aun cuando el buque fuere de diferente porte y pabellón que el designado en la póliza.

Art. 662.—Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se observará lo prescrito en el artículo 635 sobre los préstamos a la gruesa.

Art. 663.—En los seguros a término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado.

Art. 664.—Si por conveniencia del asegurado, las mercaderías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para rendir el viaje, el asegurador hará suyo sin rebaja alguna el premio contratado.

Art. 665.—Se entenderán comprendidos en el seguro, si expresamente no se hubieren excluído en la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación del buque o de su cargamento.

Art. 666.—El asegurado comunicará al asegurador por el primer correo siguiente al en que él las recibiere, y por telégrafo, si lo hubiere, las noticias referentes al curso de la navegación del buque asegurado, y los daños o pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, y responderá de los daños y perjuicios que por su omisión se ocasionaren.

Art. 667.—Si se perdieren mercaderías aseguradas por cuenta del capitán que mandare el buque en que estaban embarcadas, habrá aquel de justificar a los aseguradores la compra por medio de las facturas de los vendedores, el embarque y conducción en el buque por certificación del Cónsul salvadoreño o autoridad competente, donde no lo hubiere, del puerto donde las cargó, y por los demás documentos de habilitación y expedición de la aduana.

La misma obligación tendrán los asegurados que naveguen con sus propias mercaderías, salvo pacto en contrario.

Si se hubiere estipulado en la póliza aumento de premio en caso de sobrevenir guerra, y no se hubiere fija-

do el tanto del aumento, se regulará éste, a falta de conformidad entre los mismos interesados, por peritos nombrados en la forma que establece el Código de Procedimientos, teniendo en consideración las circunstancias del seguro y los riesgos corridos.

Art. 668.—La restitución gratuita del buque o su cargamento al capitán por los apresadores, cederá en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligación de parte de los aseguradores de pagar las cantidades que aseguraron.

Art. 669.—Toda reclamación procedente del contrato de seguro, habrá de ir acompañada de los documentos que justifiquen:

1º El viaje del buque, con la protesta del capitán o copia certificada del libro de navegación:

2º El embarque de los objetos asegurados, con el conocimiento y documentos de expedición de aduanas:

3º El contrato del seguro con la póliza:

4º La pérdida de las cosas aseguradas, con los mismos documentos del número 1º y la declaración de la tripulación, si fuere preciso.

Además, se fijará el descuento de los

objetos asegurados, previo el reconocimiento de peritos.

Los aseguradores podrán contradecir la reclamación, y se les admitirá sobre ello prueba en juicio.

Art. 670.—Presentados los documentos justificativos, el asegurador deberá, hallándolos conformes y justificada la pérdida, pagar la indemnización al asegurado dentro del plazo estipulado en la póliza, y en su defecto, a los diez días de la reclamación.

Mas si el asegurador lo rechazare y contradijere judicialmente, podrá depositar la cantidad que resultare de los justificantes o entregarla al asegurado mediante fianza suficiente, decidiendo lo uno o lo otro, el tribunal correspondiente.

Art. 671.—Si el buque asegurado sufre daño por accidente de mar, el asegurador, pagará únicamente las dos terceras partes de los gastos de reparación, hágase o no. En el primer caso, el importe de los gastos se justificará por los medios reconocidos en el Derecho; en el segundo se apreciará por peritos.

Sólo el naviero, o el capitán autoriza-

do para ello, podrán optar por la no reparación del buque.

Art. 672.—Si por consecuencia de la reparación, el valor del buque aumentare en más de una tercera parte del que se le hubiere dado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que ésta hubiere dado al buque.

Mas si el asegurado probase que el mayor valor del buque no procedía de la reparación, sino de ser el buque nuevo y haber ocurrido la avería en el primer viaje, o que lo eran las máquinas o aparejos y pertrechos destrozados, no se hará la deducción del aumento de valor, y el asegurador pagará los dos tercios de la reparación, conforme a la regla 6a. del artículo 754.

Art. 673.—Si las reparaciones excedieren de las tres cuartas partes del valor del buque, se entenderá que está inhabilitado para navegar, y procederá el abandono; y no haciendo esta declaración, abonarán los aseguradores el importe del seguro, deducido el valor del buque averiado o de sus restos.

Art. 674.—Cuando se trate de in-

demnizaciones, procedentes de avería gruesa, terminadas las operaciones de arreglo, liquidación y pago de la misma, el asegurado entregará al asegurador todas las cuentas y documentos justificativos en reclamación de la indemnización de las cantidades que le hubieren correspondido. El asegurador examinará a su vez la liquidación, y hallándola conforme a las condiciones de la póliza, estará obligado a pagar al asegurado la cantidad correspondiente dentro del plazo convenido, o en su defecto, en el de ocho días. Desde esta fecha comenzará a devengar interés la suma debida.

Si el asegurador, no encontrare la liquidación conforme con lo convenido en la póliza, podrá reclamar ante el tribunal competente, en el mismo plazo de ocho días, constituyendo en depósito la cantidad reclamada.

Art. 675.—En ningún caso podrá exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total del seguro, sea que el buque salvado, después de una arribada forzosa para reparación de una avería, se pierda, sea que la parte que haya de pagarse por la avería gruesa, importe más que el seguro, o que el

costo de diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje o dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.

Art. 676.—En los casos de avería simple, respecto a las mercaderías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:

1a. Todo lo que hubiere desaparecido por robo, pérdida, venta en viaje, por causa de deterioro, o por cualquiera de los accidentes marítimos comprendidos en el contrato de seguro, será justificado con arreglo al valor de la factura, o en su defecto por el que se le hubiere dado en el seguro, y el asegurador pagará su importe:

2a. En el caso de que llegado el buque a buen puerto, resulten averiadas en todo o en parte, los peritos harán constar el valor que tendrían si hubieren llegado en estado sano, y el que tengan en su estado de deterioro.

La diferencia entre ambos valores líquidos, hecho además el descuento de los derechos de aduana, fletes y cualesquiera otros análogos, constituirá el valor o importe de la avería, sumándole los gastos causados por los peritos y otros si los hubiese.

Habiendo recaído la avería sobre todo el cargamento, el asegurador pagará en su totalidad el demérito que resulte; más si sólo alcanzare a una parte, el asegurado será reintegrado en la proporción correspondiente.

Si hubiere sido objeto de un seguro especial el beneficio probable del cargador, se liquidará separadamente.

Art. 677.—Fijada por los peritos la avería simple de un buque, el asegurado justificará su derecho con arreglo a lo dispuesto en el final del número 5º del artículo 482, y el asegurador pagará en conformidad a lo dispuesto en los artículos 758 y 759.

Art. 678.—El asegurador no podrá obligar al asegurado a que venda el objeto del seguro para fijar su valor.

Art. 679.—Si la valuación de las cosas aseguradas hubiere de hacerse en país extranjero, se observarán las leyes, usos y costumbres del país en que haya de realizarse, sin perjuicio de someterse a las prescripciones de este Código para la comprobación de los hechos.

Art. 680.—Pagada por el asegurador la cantidad asegurada, se subrogará en el lugar del asegurado para

todos los derechos y acciones que correspondan contra los que por malicia o culpa causaron la pérdida de los efectos asegurados.

#### SECCIÓN IV

*De los casos en que se anula, rescinde o modifica el contrato de seguro*

Art. 681.—Será nulo el contrato de seguro que recayere:

1º Sobre los buques o mercaderías afectos anteriormente a un préstamo a la gruesa por todo su valor:

Si el préstamo a la gruesa no fuere por el valor entero del buque o de las mercaderías, podrá subsistir el seguro en la parte que exceda al importe del préstamo:

2º Sobre la vida de tripulantes y pasajeros:

3º Sobre los sueldos de la tripulación:

4º Sobre los géneros de ilícito comercio en el país del pabellón del buque:

5º Sobre buque dedicado habitualmente al contrabando, ocurriendo el daño o pérdida por haberlo hecho, en

cuyo caso se abonará al asegurador el medio por ciento de la cantidad asegurada:

69 Sobre un buque que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciera a la mar en los seis meses siguientes a la fecha de la póliza, en cuyo caso, además de la anulación, procederá el abono de medio por ciento al asegurador, de la suma asegurada:

79 Sobre buque que deje de emprender el viaje contratado, o se dirija a un punto distinto del estipulado; en cuyo caso procederá también el abono al asegurador del medio por ciento de la cantidad asegurada:

89 Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido falsedad a sabiendas.

Art. 682.—Si se hubieren realizado sin fraude diferentes contratos de seguros sobre un mismo objeto, subsistirá únicamente el primero, con tal que cubra todo su valor.

Los aseguradores de fecha posterior quedarán libres de responsabilidad y percibirán un medio por ciento de la cantidad asegurada.

No cubriendo el primer contrato el valor íntegro del objeto asegurado, re-

caerá la responsabilidad de los excesos sobre los aseguradores que contrataron con posterioridad, siguiendo el orden de fechas.

Art. 683.—El asegurado no se liberará de pagar los premios íntegros a los diferentes aseguradores, si no hiciere saber a los postergados la rescisión de sus contratos antes de haber llegado el objeto asegurado al puerto de destino.

Art. 684.—El seguro hecho con posterioridad a la pérdida, avería o feliz arribo del objeto asegurado al puerto del destino, será nulo siempre que pueda presumirse racionalmente que la noticia de lo uno o de lo otro había llegado a conocimiento de alguno de los contratantes.

Existirá ésta presunción cuando se hubiere publicado la noticia en una plaza, mediando el tiempo necesario para comunicarla por el correo o por el telégrafo al lugar donde se contrató el seguro, sin perjuicio de las demás pruebas que puedan practicar las partes.

Art. 685.—El contrato de seguro sobre buenas o malas noticias, no se anulará si no se prueba el conocimiento del suceso esperado o temido por algu-

no de los contratantes al tiempo de verificarse el contrato. [1]

En caso de probarlo, abonará el defraudador a su coobligado una quinta parte de la cantidad asegurada, sin perjuicio de la responsabilidad eriminal a que hubiere lugar.

Art. 686.—Si el que hiciere el seguro, sabiendo la pérdida total o parcial de las cosas aseguradas, obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiera obrado por cuenta propia; y si por el contrario, el comisionado estuviere inocente del fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre a su cargo pagar a los aseguradores el premio convenido.

Igual disposición regirá respecto del asegurador cuando contratare el seguro por medio de comisionado y supiere el salvamento de las cosas aseguradas.

Art. 687.—Si pendiente el riesgo de las cosas aseguradas, fueren declarados en quiebra el asegurador o el asegurado, tendrán ambos derecho a exi-

gir fianza, éste para cubrir la responsabilidad del riesgo, y aquel para obtener el pago del premio; y si los representantes de la quiebra se negaren a prestarla dentro de los tres días siguientes al requerimiento, se rescindirá el contrato.

En caso de ocurrir el siniestro dentro de los dichos tres días sin haber prestado la fianza, no habrá derecho a la indemnización ni al precio del seguro.

Art. 688.—Si contratado un seguro fraudulentamente por varios aseguradores, alguno o algunos hubieren procedido de buena fe, tendrán éstos derecho a obtener el premio íntegro de su seguro de los que hubieren procedido con malicia, quedando el asegurado libre de toda responsabilidad.

De igual manera se procederá respecto a los asegurados con los aseguradores, cuando fueren algunos de aquellos los autores del seguro fraudulento.

(1) Decreto Legislativo de 14 de marzo de 1905

## SECCIÓN V

*Del abandono de las cosas aseguradas*

Art. 689.—Podrá el asegurado abandonar por cuenta del asegurador las cosas aseguradas, exigiendo del asegurador el importe de la cantidad estipulada en la póliza:

1º En el caso de naufragio:

2º En el de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura o cualquier otro accidente de mar:

3º En el de apresamiento, embargo o detención por orden del Gobierno nacional o extranjero:

4º En el de pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el valor asegurado.

Los demás daños se reputarán averías y se soportarán por quien corresponda, según las condiciones del seguro y las disposiciones de este Código.

No procederá el abandono en ninguno de los dos primeros casos, si el buque náufrago, varado o inhabilitado, pudiera desencallarse, ponerse a flote y repararse para continuar el viaje al puerto de su destino, a no ser que el coste de la reparación excediese de las tres

cuartas partes del valor en que estuviere el buque asegurado.

Art. 690.—Verificándose la rehabilitación del buque, sólo responderán los aseguradores de los gastos ocasionados por la encalladura u otro daño que el buque hubiere recibido.

Art. 691.—En los casos de naufragio y apresamiento, el asegurado tendrá la obligación de hacer por sí las diligencias que aconsejen las circunstancias para salvar o recobrar los efectos perdidos sin perjuicio del abandono que le compete hacer a su tiempo, y el asegurador habrá de reintegrarle de los gastos legítimos que para el salvamento hiciere, hasta la concurrencia del valor de los efectos salvados, sobre los cuales se harán efectivos en defecto de pago.

Art. 692.—Si el buque quedare absolutamente inhabilitado para navegar, el asegurado tendrá obligación de dar de ello aviso al asegurador, telegráficamente, siendo posible, y si no, por el primer correo siguiente al recibo de la noticia. Los interesados en la carga que se hallaren presentes, o en su ausencia, el capitán, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino, con

arreglo a lo dispuesto en este Código, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque o trasbordo, excedente de flete, y todos los demás hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto designado en la póliza.

Art. 693.—Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercaderías a su destino, cuyo plazo comenzará a contarse desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro.

Art. 694.—Si a pesar de las diligencias practicadas por los interesados en la carga, el capitán y aseguradores, para conducir las mercaderías al puerto de su destino, conforme a lo prevenido en los artículos anteriores, no se encontrare buque en que verificar el transporte, podrá el asegurado propietario hacer abandono de las mismas. (1)

Art. 695.—En caso de interrupción del viaje por embargo o detención forzada del buque, tendrá el asegurado obligación de comunicarla a los aseguradores

tan luego como llegue a su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que haya transcurrido el plazo fijado en el artículo 693.

Estará, además, obligado a prestar a los aseguradores cuantos auxilios estén en su mano para conseguir el alzamiento del embargo, y deberá hacer por sí mismo las gestiones convenientes al propio fin, si por hallarse los aseguradores en país remoto, no pudiere obrar de acuerdo con éstos.

Art. 696.—Se entenderá comprendido en el abandono del buque el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose pertenencia de los aseguradores, a reserva de los derechos que competen a los demás acreedores conforme a lo dispuesto en el artículo 482.

Art. 697.—Se tendrá por recibida la noticia para la prescripción del plazo establecido en el artículo 693, desde que se haga pública, bien por medio de los periódicos, bien por correr como cierta entre los comerciantes de la residencia del asegurado, o bien porque pueda probarse a éste que recibió aviso del siniestro por carta o telegra-

(1) Decreto Legislativo de 4 de marzo de 1905.

ma del capitán, del consignatario o de algún corresponsal.

Art. 698.—Tendrá también el asegurado el derecho de hacer abandono después de haber transcurrido un año en los viajes ordinarios y dos en los largos, sin recibir noticia del buque.

En tal caso podrá reclamar del asegurador la indemnización por el valor de la cantidad asegurada, sin estar obligado a justificar la pérdida; pero deberá probar la falta de noticias con certificación del Cónsul o autoridad marítima del puerto de donde salió, y otra de los Cónsules o autoridades marítimas de los del destino del buque y de su matrícula, que acrediten no haber llegado a ellos durante el plazo fijado.

Para usar de esta acción tendrá el mismo plazo señalado en el artículo 704.

Art. 699.—Si el seguro hubiere sido contratado a término limitado, existirá presunción legal de que la pérdida ocurrió dentro del plazo convenido, salvo la prueba que podrá hacer el asegurador, de que la pérdida sobrevino después de haber terminado su responsabilidad.

Art. 700.—El asegurado, al tiempo de hacer abandono, deberá declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados a la gruesa sobre los mismos, y hasta que haya hecho esta declaración no empezará a correr el plazo en que deberá ser reintegrado del valor de los efectos.

Si cometiere fraude en esta declaración, perderá todos los derechos que le competan por el seguro, sin dejar de responder por los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.

Art. 701.—En caso de apresamiento de buque, y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con el asegurador, ni de esperar instrucciones suyas, podrá por sí, o el capitán en su defecto, proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión.

Este podrá o no aceptar el convenio celebrado por el asegurado o el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes a la notificación del convenio.

Si lo aceptare, entregará en el acto

la cantidad contratada por el rescate, y quedarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme a las condiciones de la póliza. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho a los efectos rescatados; y si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio.

Art. 702.—Si por haberse represado el buque, se reintegrara el asegurado en la posesión de sus efectos, se reputarán avería todos los gastos y perjuicios causados por la pérdida, siendo de cuenta del asegurador el reintegro; y si por consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados a la posesión de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono.

Art. 703.—Admitido el abandono, o declarado admisible en juicio, la propiedad de las cosas abandonadas, con las mejoras o desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del abandono, se transmitirá al asegurador, sin que le exonere del pago la reparación del buque legalmente abandonado.

Art 704.—No será amisible el abandono:

1º Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje:

2º Si se hiciere de una manera parcial o condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados:

3º Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera:

4º Si no se hiciere por el mismo propietario o persona especialmente autorizada por él, o por el comisionado para contratar el seguro.

Art. 705.—En el caso de abandono, el asegurador deberá pagar el importe del seguro en el plazo fijado en la póliza, y no habiéndose expresado término en élla, a los sesenta días de admitido el abandono o de haberse hecho la declaración del artículo 703.

## TITULO IV

*De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo*

## CAPÍTULO I

*De las averías*

Art. 706.—Para los efectos del Código serán averías:

1º Todo gasto extraordinario o eventual que para conservar el buque, el cargamento, o ambas cosas ocurriere durante la navegación:

2º Todo daño o desperfecto que sufriere el buque desde que se hiciere a la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en el de su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación.

Art. 707.—Los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como los de pilotaje de costas y puertos, los de lanchas y remolques, anclaje, visita, sanidad, cuarentenas, lazareto y demás llamados de puerto; los fletes

de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro común a la navegación, se considerarán gastos ordinarios a cuenta del flete, a no mediar pacto expreso en contrario.

Art. 708.—Las averías serán:

1º Simples o particulares:

2º Gruesas o comunes.

Art. 709.—Serán averías simples o particulares, por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga, y especialmente las siguientes:

1a. Los daños que sobrevinieren al cargamento desde su embarque hasta su descarga, así por vicio propio de la cosa, como por accidente de mar o por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos o repararlos:

2a. Los gastos y daños que sobrevinieren al buque en su casco, aparejos, armas y pertrechos, por las mismas causas y motivos, desde que se hizo a la mar en el puerto de salida, hasta que ancló y fondeó en el de su destino:

3a. Los daños sufridos por las mer-