

prendidas en un *máximum*, cuyo límite se ha de señalar precisamente.

Las que no tengan algunas de estas últimas circunstancias, serán consideradas como simples cartas de recomendación.

Art. 466.—El dador de una carta de crédito quedará obligado hacia la persona á cuyo cargo la dió, por la cantidad pagada en virtud de ella, dentro del *máximum* fijado en la misma.

Las cartas órdenes de crédito no podrán ser protestadas aun cuando no fueren pagadas, ni el portador de ellas adquirirá acción alguna por aquella falta contra el que se la dió.

Art. 467.—El dador de una carta de crédito podrá anularla, poniéndolo en conocimiento del portador y de aquel á quien fuere dirigida.

Art. 468.—El portador de una carta de crédito reembolsará sin demora al dador la cantidad recibida.

Si no lo hiciere, podrá exigírsele con el interés legal y el cambio corriente en la plaza en que se hizo el pago, sobre el lugar en que se verifique el reembolso.

Art. 469.—Si el portador de una carta de crédito no hubiere hecho uso de ella en el término convenido con el dador de la misma, ó en defecto de fijación de plazo, en el de seis meses, quedará nula por el mismo hecho.

TITULO XI

Del depósito

Art. 470.—El depósito mercantil se constituye en la misma forma que la comisión.

Para que el depósito se considere mercantil, es necesario que consista en géneros ó mercaderías destinados á actos de comercio.

Art. 471.—Los derechos y obligaciones del depositante y depositario de mercaderías, son los mismos que otor-

ga é impone este Código á los comitentes y comisionistas.

Art. 472.—El depositario tiene derecho á exigir una retribución por sus servicios.

La cuota de la retribución será fijada por las partes ó por el uso de cada plaza en defecto de estipulación.

Art. 473.—El depositario que hace uso de la cosa depositada, aun en los casos que se lo permita la ley ó la convención, pierde el derecho á la retribución estipulada ó usual.

Art. 474.—Consistiendo el depósito en documentos de crédito que devenguen intereses, el depositario está obligado á cobrarlos y á practicar todas las diligencias necesarias para conservar los derechos del depositante.

Art. 475.—Los depósitos en los bancos públicos debidamente autorizados, serán regidos por sus estatutos.

LIBRO TERCERO

DEL COMERCIO MARÍTIMO

TITULO I

De los buques

Art. 476.—Los buques mercantes, constituirán una propiedad, que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. La adquisición de un buque deberá constar por escrito, y no producirá efecto respecto á tercero si no se inscribe en el registro mercantil.

También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado.

Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad.



El Capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande.

Art. 477.—Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses.

Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos.

Art. 478.—Se entenderán siempre comprendidos en la venta del buque el aparejo, pertrechos y máquina, si fuere de vapor, pertenecientes á él, que se hallen á la sazón en el dominio del vendedor.

No se considerarán comprendidos en la venta las armas, las municiones de guerra, los víveres ni el combustible.

El vendedor tendrá obligación de entregar al comprador la certificación de la hoja de inscripción del buque en el Registro hasta la fecha de la venta.

Art. 479.—Si la enagenación del buque se verificase estando en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengare en él desde que recibió el último cargamento, y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación correspondiente al mismo viaje.

Si la venta se realizase después de haber llegado el buque al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor, y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación, salvo en uno y otro caso el pacto en contrario.

Art. 480.—Si hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enagenaren voluntariamente, bien á salvadoreños ó á extranjeros con domicilio en capital ó puerto de otra nación, la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de El Salvador del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto res-

pecto de tercero, si no se inscribe en el registro del consulado. El Cónsul transmitirá inmediatamente copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al registro mercantil del puerto en que se hallare inscrita y matriculada.

En todos los casos de enagenación del buque debe hacerse constar con la expresión de si el vendedor recibe en todo ó en parte su precio, ó si en parte ó en todo conserva algún crédito sobre el mismo buque. Para el caso de que la venta se haga á salvadoreño, se consignará el hecho en la patente de navegación.

Cuando hallándose el buque en viaje, se inutilizare para navegar, acudirá el capitán al Juez ó Tribunal competente del puerto de arribada, si éste fuere salvadoreño; y si fuere extranjero, al Cónsul de El Salvador, si lo hubiere, al Juez ó Tribunal ó á la autoridad local, donde aquel no exista; y el Cónsul ó el Juez ó Tribunal, ó en su defecto la autoridad local, mandarán proceder al reconocimiento del buque.

Si residieren en aquel punto el consignatario ó el asegurador, ó tuvieren allí representantes, deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda.

Art. 481.—Comprobado el daño del buque y la imposibilidad de su rehabilitación para continuar el viaje, se decretará la venta en pública subasta, con sujeción á las reglas siguientes:

1ª Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias á los que deseen interesarse en la subasta:

2ª El auto ó decreto que ordene la subasta, se fijará en los sitios de costumbre, insertándose su anuncio en los diarios del puerto donde se verifique el acto, si los hubiere, y en los demás que determine el Tribunal:

El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte días:

3ª Estos anuncios se repetirán de diez en diez días, y se hará constar su publicación en el expediente:

4ª Se verificará la subasta el día señalado, con las formalidades prescritas en el derecho común para las ventas judiciales:

5ª Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos.

Art. 482.—En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores, tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

1º Los salarios de los depositarios y guardas del buque, y cualquier otro gasto aplicado á su conservación desde la entrada en el puerto hasta la venta, que resulten satisfechos ó adeudados en virtud de cuenta justificada y aprobada por el juez ó tribunal:

2º El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato:

3º El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el Capitán para reparar el buque, siempre que la venta conste ordenada por auto judicial, celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque:

4º Los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado, y los provenientes de reparar y equipar el buque y de proveerle de víveres y combustible en el último viaje:

Para gozar de esta preferencia, los créditos contenidos en el presente número, deberán constar por contrato inscrito en el registro mercantil, ó si fuere de los contraídos para el buque estando en viaje y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos, y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque:

5º Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su sa-

lida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotados en el registro mercantil; las que hubiere tomado durante el viaje con la autorización expresada en el número anterior, llenando iguales requisitos, y la prima del seguro acreditada con la póliza del contrato ó certificación sacada de los libros del corredor.

Art. 483.—Si el producto de la venta no alcanzare á pagar á todos los acreedores comprendidos en un mismo número ó grado, el remanente se repartirá entre ellos, á prorrata.

Art. 484.—Otorgada é inscrita en el registro mercantil la escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores.

Pero si la venta fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje, los acreedores conservarán sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el registro ó del regreso.

Art. 485.—Si encontrándose en viaje, necesitare el Capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 4º y 5º del artículo 482, acudirá al juez ó tribunal civil si fuere en territorio salvadoreño, y si no al Cónsul de El Salvador, caso de haberlo, y en su defecto, al juez ó tribunal ó autoridad local correspondiente, presentando la certificación de la hoja de inscripción de que trata el artículo 514 y los documentos que acrediten la obligación contraída.

El juez ó tribunal, el cónsul ó la autoridad local en su caso, en vista del resultado del expediente instruído, harán en la certificación la anotación provisional de su resultado, para que se formalice en el registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula ó para ser admitida como legal, y preferente obligación en el caso de venta antes de su regreso, por haberse vendido el buque á causa de la declaración de incapacidad para navegar.

La omisión de esta formalidad impondrá al Capitán

la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa.

Art. 486.—Los buques afectos á la responsabilidad de los créditos expresados en el artículo 482 podrán ser embargados y vendidos judicialmente en la forma prevenida en el artículo 481, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuvieren cargados y despachados para hacerse á la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para aprestarlo y avituallar el buque en aquel mismo viaje, y aun entonces cesará el embargo, si cualquier interesado en la expedición diese fianza de que regresará el buque dentro del plazo fijado en la patente, obligándose en caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Por deudas de otra clase cualquiera, no comprendidas en el citado artículo 482, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula.

Art. 487.—Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles.

TITULO II

De las personas que intervienen en el comercio marítimo

CAPÍTULO I

De los propietarios del buque y de los navieros

Art. 488.—El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del Capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle.

Art. 489.—El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero á que diere lugar la conducta del Capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella, haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengados en el viaje.

Art. 490.—Ni el propietario del buque ni el naviero responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán, si éste se excediere de las atribuciones y facultades que le correspondan por razón de su cargo ó le fueron conferidas por aquellos.

No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario ó naviero.

Art. 491.—Si dos ó más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una compañía por los copropietarios.

Esta compañía se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios.

Constituirá mayoría la relativa de los socios votantes.

Si los partícipes no fueren más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte.

La representación de la parte menor que haya en la propiedad, tendrá derecho á un voto, y proporcionalmente los demás copropietarios, tantos votos como partes iguales á la menor.

Por las deudas particulares de un partícipe en el buque, no podrá ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en el buque tuviere el deudor, sin poner obstáculo á la navegación.

Art. 492.—Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables, en la proporción de su haber social, á las resultas de los actos del capitán, de que habla el artículo 489.

Cada copropietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante *Notario* de la parte de propiedad del buque que le corresponda.

Art. 493.—Todos los copropietarios quedarán obligados, en la proporción de su respectiva propiedad, á los gastos de reparación del buque, y á los demás que se lleven á cabo en virtud de acuerdo de la mayoría. Asimismo responderá en igual proporción á los gastos de mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque, necesarios para la navegación.

Art. 494.—Los acuerdos de la mayoría respecto á la reparación, equipo y avituallamiento del buque en el puerto de salida, obligarán á la minoría, á no ser que los socios en minoría renuncien á su participación, que deberán adquirir, los demás copropietarios, previa tasación judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

También serán obligatorios para la minoría los acuerdos de la mayoría sobre disolución de la compañía y venta del buque.

La venta deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones del Código de Procedimientos, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios.

Art. 495.—Los propietarios de un buque tendrán preferencia en su fletamento sobre los que no lo sean, en igualdad de condiciones y precio. Si concurriesen dos ó más de ellos á reclamar este derecho, será preferido el que tenga mayor participación; y si tuvieren la misma, decidirá la suerte.

Art. 496.—Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarles con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó de naviero será revocable á voluntad de los asociados.

Art. 497.—El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque, ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar.

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuando interese al comercio.

Art. 498.—El naviero podrá desempeñar las funciones de capitán del buque, con sujeción en todo caso á lo dispuesto en el artículo 511.

Si dos ó más copropietarios solicitaren para sí el cargo de capitán, decidirá la discordia el voto de los asociados; y si de la votación resultare empate, se resolverá en favor del copropietario que tenga mayor participación en el buque.

Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte.

Art. 499.—El naviero elegirá y ajustará al capitán y contratará en nombre de los propietarios, los cuales quedarán obligados en todo lo que se refiera á reparaciones, pormenor de la dotación, armamento, provisiones de víveres y combustibles y fletes del buque, y en general en cuanto concierna á las necesidades de la navegación.

Art. 500.—El naviero no podrá ordenar un nuevo viaje, ni ajustar para él nuevo flete, ni asegurar el buque, sin autorización de su propietario ó acuerdo de la mayoría de los copropietarios, salvo si en el acta de su nombramiento se le hubieren concedido estas facultades.

Si contratase el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador.

Art. 501.—El naviero gestor de una asociación rendirá cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje del buque, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los mismos los libros y la correspondencia relativa al buque y á sus expediciones.

Art. 502.—Aprobada la cuenta del naviero gestor,

por mayoría relativa, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación sin perjuicio de las acciones civiles ó criminales que la minoría crea deber entablar posteriormente.

Para hacer efectivo el pago, los navieros gestores, tendrán acción ejecutiva, que se despachará en virtud del acuerdo de la mayoría, y sin otro trámite que el reconocimiento de las firmas de los que votaron el acuerdo.

Art. 503.—Si hubiere beneficios, los copropietarios podrán reclamar del naviero gestor el importe correspondiente á su participación por acción ejecutiva, sin otro requisito que el reconocimiento de las firmas del acta de aprobación de la cuenta.

Art. 504.—El naviero indemnizará al capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque.

Art. 505.—Antes de hacerse el buque á la mar, podrá el naviero despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos devengados según sus contratas, y sin indemnización alguna, á no mediar sobre ello pacto expreso y determinado.

Art. 506.—Si el capitán ú otro individuo de la tripulación fueren despedidos durante el viaje, percibirán su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiere justo motivo para la despedida; todo con arreglo á los artículos 538 y siguientes de este Código.

Art. 507.—Si los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tuvieren tiempo ó viaje determinado, no podrán ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratas, sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, hurto, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada.

Art. 508.—Siendo copropietario del buque el capitán, no podrá ser despedido sin que el naviero le reintegre del

valor de su porción social, que en defecto de convenio de las partes, se estimará por peritos nombrados en la forma que establece el Código de Procedimientos.

Art. 509.—Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando del buque por pacto especial expreso en el acto de la sociedad, no podrá ser privado de su cargo sino por las causas comprendidas en el artículo 507.

Art. 510.—En caso de venta voluntaria del buque, caducará todo contrato entre el naviero y el capitán, reservándose éste su derecho á la indemnización que le corresponde, según los pactos celebrados con el naviero.

El buque vendido quedará afecto á la seguridad del pago de dicha indemnización, si después de haberse dirigido la acción contra el vendedor resultare éste insolvente.

CAPÍTULO II

De los capitanes y patrones de buques.

Art. 511.—Los capitanes y patrones deberán tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y demás condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

Si el dueño de un buque quisiera ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque, y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas ó reglamentos.

Art. 512.—Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

1ª Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

2ª Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero:

3ª Imponer, con sujeción á los contratos y á las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó faltasen á la disciplina, instruyendo sobre los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente sumaria, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto á que arribe:

4ª Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas, y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario:

5ª Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero:

6ª Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos, que sean absolutamente precisas para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

Art. 513—Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará, según el orden sucesivo que se expresa:

1º Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero:

2º Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella:

3º Librando sobre el naviero:

4º Tomando la cantidad precisa por medio de préstamos á la gruesa:

5º Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cu-

brir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos, habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en El Salvador; y al Cónsul salvadoreño hallándose en el extranjero; y en donde no lo hubiere, á la autoridad local, procediendo con arreglo á lo dispuesto en el artículo 485, y á lo establecido en el Código de Procedimientos.

Art. 514—Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

1ª Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejos, pertrechos, y demás pertenencias del buque; la patente de navegación; el rol de los individuos que componen la dotación del buque y las contrataciones con ellos celebradas; la lista de pasajeros; la patente de sanidad, la certificación del registro que acredite la propiedad del buque, y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaren sobre él; los contratos de fletamento ó copias autorizadas de ellos; los conocimientos ó guías de la carga y el acta de la visita ó reconocimiento pericial si se hubiere practicado en el puerto de salida:

2ª Llevar á bordo un ejemplar de éste Código:

3ª Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de marina, y en su defecto, por la autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará "Diario de Navegación", anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, y los efectos é importancia de la echa-

zón, si ésta ocurriese; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave, y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen.

Para las noticias indicadas, se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro, denominado "de contabilidad", registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos ó efectos, víveres, combustible, aprestos, salarios y demás gastos, de cualquiera clase que sean. Además incertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios, y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el tercer libro, titulado "de cargamentos", anotará la entrada y salida de todas las mercaderías, con expresión de las marcas y bultos, nombre de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen.

En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes:

4^a Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores ó pasajeros, un reconocimiento del buque, para conocer si se haya con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque y otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la autoridad de marina del puerto:

5^a Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiva: no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de carácter peligroso, como las sustancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases, manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que por la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable, en que aquella se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero:

6^a Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conocen:

7^a Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque sino por motivo grave ó por razón de oficio:

8^a Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la autoridad marítima, siendo en El Salvador, y al Cónsul salvadoreño, siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada; cuya declaración visarán la autoridad ó el Cónsul, si después de examinada la encuentren aceptable, dándole la certificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de autoridad marítima ó de Cónsul, la declaración deberá hacerse ante la autoridad local:

9^a Practicar las gestiones necesarias ante la autori-

dad competente, para hacer constar en la certificación del registro mercantil del buque las obligaciones que contraiga conforme al artículo 485:

10ª Poner á bien recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado con asistencia de dos testigos pasajeros, ó en su defecto, tripulantes:

11ª Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario:

12ª Dar cuenta al naviero desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubieren tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquel:

13ª Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes:

14ª Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo, oír á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará ante todo llevar consigo los libros y papeles; y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlos:

15ª En caso de naufragio, presentar protesta en forma en el primer puerto de arribada ante la autoridad competente ó Cónsul salvadoreño, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8º de este artículo:

16ª Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y los reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros.

Art. 515.—El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á 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 fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales á 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 responsable de todos los actos del sustituto y obligado á las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.

Art. 518.—Si se consumieran las provisiones y combustibles 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; pero si hubiere á bordo personas que tuvieren víveres de su cuenta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más en el primer puerto donde arribare.

Art. 519.—El capitán no podrá tomar dinero á 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 ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo, deberá expresar necesariamente cual sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de

cargo privativo del capitán, el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

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

1° De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código Penal:

2° De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables:

3° De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación:

4° De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque ó 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 ó evitarlas:

5° De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan, conforme á los artículos 512 y 514:

6° De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó por haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallen á bordo:

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna:

7° De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el artículo 514:

8° De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y manobras para evitar abordajes.

Art. 521.—El capitán responderá del cargamento des-

de que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.

Art. 522.—No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó 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 á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquel hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagaré á su nombre.

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

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

Art. 524.—Si estando en viaje, llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores, y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó 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 ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó 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 ó considerase haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al puerto de su destino, procediendo en seguida á 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 ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos.

La autoridad, ó el Cónsul en el extranjero comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada á 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 ó 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 á 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 á los consignatarios, y en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario, ó por no presentar-

se portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quien debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del Juez ó Tribunal ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia,

CAPÍTULO III

De los oficiales y tripulación del buque

Art. 528.—Para ser piloto será necesario:

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

2° No estar inhabilitado con arreglo á 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 ó 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 á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes á 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 éste 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 é impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta.

Art. 534.—Serán obligaciones del contramaestre:

1ª Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque, y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman 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 é instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de cualquiera ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad:

4ª Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo conforme á 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 á desarmarlo, á 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 á 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:

2ª Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas: tendrá además á 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 á bordo el cargo de maquinista:

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

4ª No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá á 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 á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si á pesar de esto, el capitán insistiere 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, ú 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 ó 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 contra maestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó 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 contrataciones que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y á que se hace referencia en el artículo 514, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de Notario ó Escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina si se extienden en los dominios salvadoreños, ó por los Cónsules ó 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 adquiriera; cuidando aquellas autoridades de que estas obli-

gaciones se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á 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 contrataciones extendidas en él, y las cantidades entregadas á 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 á cumplir el servicio á que primeramente se hubiere obligado, ó buscar á 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 á 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 ó cumplimiento del servicio:

3ª Ineptitud y negligencia reiteradas 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 desertión.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya á 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 concluído el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á 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 ó de los fletadores antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere el buque por igual causa distinto destino de aquel que es-

taba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos á saber:

1º Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios además del que le corresponda recibir, con arreglo á 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 á dicha mesada y dietas, prorrataéndolas en los días que por aproximación debiera aquel durar, á 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 á 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 á unos y á otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según le convinieren:

4º Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á 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 á los días transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración y el viaje, por la mayor distancia, ó por otras circunstancias, diere lugar á un au-

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

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

Art. 541.—Si la revocación del viaje procediere de justa causa, independiente 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 ó interdicción del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiere de dirigirse el buque:

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

3ª La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque:

4ª La detención ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó 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 á 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 á 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 á los tripulantes la cantidad que les habría correspondido percibir, según su contrato, concluído 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 ó impericia del capitán, del maquinista ó del piloto, indemnizarán á la tripulación de los perjuicios, salva siempre la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

Art. 544.—Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho, por causa de revocación, demora ó mayor extensión de viaje, más que á 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 ó 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 ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulación ajustada á 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 á 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 á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.

Art. 546.—El hombre de mar que enfermase, no perderá su derecho al salario durante la navegación, á no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De to-

dos modos se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación, á calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida en servicio ó 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 abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según su ajuste á la ocasión de su muerte, á saber:

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

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

Y si el ajuste hubiere sido á la parte y la muerte hubiere ocurrido después de emprendido el viaje, se abonará á 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 á reclamación alguna.

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

En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiéndolo sido por descuido ú 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 á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada á

sueldo por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición á 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:

1º Si antes de comenzar el viaje intentare el capitán variarlo, ó si sobreviniera una guerra marítima con la nación á donde el buque estaba destinado;

2º Si sobreviniera y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino;

3º Si el buque cambiase de propietario ó de capitán.

Art. 550.—Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á 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 á bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte.

CAPÍTULO IV

De los sobrecargos

Art. 551.—Los sobrecargos desempeñarán á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó 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 á éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación.

Las facultades y responsabilidades del capitán cesan con presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo

para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

Art. 552—Serán aplicables á 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 ó 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, á no mediar autorización expresa de los comitentes.

TITULO III

De los contratos especiales del comercio marítimo.

CAPÍTULO 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 ó no pueda, por dos testigos á su ruego.

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

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

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

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

6^a El puerto de carga y descarga:

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

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

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

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

11^a 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 á lo que resulte del conocimiento, único título en orden á 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 á la que concuerde con la que el corredor deberá conservar en su registro, si ésta estuviere con arreglo á 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 á 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 á las órdenes ó instrucciones del naviero ó fletante; pero quedará á 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 ó el de costumbre, y no constando en el contrato de fletamento cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán á 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 á fletar á su costa otro en buenas condiciones, que reciba la carga y la portee á su destino, á 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 ó malicia, buque que conduzca el cargamento á su destino, los cargadores, previo un requerimiento al capitán para que en término improrrogable procure flete, podrán contratar el fletamento, acudiendo á 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 á que por su cuenta, y bajo su responsabilidad, se lleve á efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si el capitán, á pesar de su diligencia, no encontrare buque para el flete, depositará la carga á disposición de los cargadores á 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 á indemnización alguna.

Art. 560.—El flete se devengará según las condiciones

estipuladas en el contrato, y si no estuvieren expresas ó fueren dudosas, se observarán las reglas siguientes:

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

2ª En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará á 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 ó cualquiera otro objeto en que vaya contenida la carga.

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

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

1º Si el buque llegare á salvo al puerto del destino, el capitán las abonará al precio que obtengan las de la misma clase que en él se vendan:

2º Si el buque se perdiera, al que hubieren obtenido en venta las mercaderías.

La misma regla se observará en el abono del flete, que será entero si el buque llegare á 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 á la distancia recorrida cuando fueren arrojadas.

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

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

Art. 564.—Rescatándose el buque ó las mercaderías, ó salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete

que corresponda á 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 ó disminución por vicio propio ó mala calidad y condición de los envases, ó 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 ó medida tengan las mercaderías cargadas en el buque, cederá en beneficio del dueño y devengará el flete correspondiente 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, á 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 á cubrir su crédito.

Art. 569.—Los efectos cargados estarán obligados preferentemente á la responsabilidad de sus fletes y gastos durante veinte días, á contar desde su entrega ó depósito. Durante este plazo se podrá solicitar la venta de los mismos, aunque haya otros acreedores y ocurra el caso de quiebra del cargador ó del consignatario.

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

Art. 570.—Si el consignatario no fuese hallado, ó se negase á recibir el cargamento, deberá el juez ó tribunal, á 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, ó por sus condiciones ú otras circunstancias los gastos de conservación y custodia fueren desproporcionados.

SECCIÓN II

De los derechos y obligaciones del fletante

Art. 571.—El fletante ó el capitán se atenderá en los contratos de fletamento á la cabida que tenga el buque, ó á 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 ó el capitán contrataren mayor carga que la que el buque pueda conducir, atendido su arqueo, indemnizarán á los cargadores á quienes dejen de cumplir su contrato, los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubiesen sobrevenido, según los casos, á saber:

Si ajustado el fletamento de un buque por un solo cargador, resultare error ó 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 pudiere embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optare por la rescisión, se dará la preferencia al que tenga ya introducida 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, á prorrata de las cantidades de peso ó 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 á 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, emprenderá el viaje en el plazo convenido; y no habiéndolo, á 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 á los mismos precios y con iguales ó proporcionadas condiciones á las que aceptó en la recibida, no podrá el fletante ó capitán negarse á aceptar el resto del cargamento; y si lo resistiese, tendrá derecho el cargador á exigir que se haga á la mar el buque con la carga que tuviere á bordo.

Art. 573.—Cargadas las tres quintas partes del buque, el fletante no podrá, sin consentimiento de los fletadores ó 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 á desembarcarla y á 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 ó jurídicamente á hacerse á la mar en tiempo oportuno.

Art. 576.—Si el fletador llevase al buque más carga que la contratada, podrá admitírsele el exceso de flete con arreglo al precio estipulado en el contrato, pudiendo colocarse con buena estiba sin perjudicar á los demás cargadores; pero si para colocarla hubiere de faltarse á las condiciones de estiba, deberá el capitán rechazarla ó desembarcarla á costa del propietario.

Del mismo modo el capitán podrá, antes de salir del puerto, echar en tierra las mercaderías introducidas á bordo clandestinamente, ó 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 estadías convenidas, ó 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 sino lo hallare después de haber corrido las estadías y sobreestadías, 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 á la ida y á 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 é indemnizará á 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 ó 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, á juicio del Juez ó 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 á los plazos que más le convinieren, sin que el capitán pueda negarse á recibir á 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 completare la totalidad de la carga que se obligó á embarcar, pagará el flete de la que deje de cargar, á 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 fletamen-

to, sin conocimiento del fletante ó capitán, y por ello sobreviniere perjuicios por confiscación, embargo, detención ú otras causas al fletante ó á los cargadores, responderá el causante con el importe de su cargamento, y además con sus bienes, de la indemnización completa á todos los perjudicados por su culpa.

Art. 584.—Si las mercaderías embarcadas lo fueren con un fin de ilícito comercio y hubiesen sido llevadas á bordo á sabiendas del fletante ó del capitán, éstos, mancomunadamente con el dueño de ellas, serán responsables de todos los perjuicios que se originen á 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 ó aparejos, los cargadores deberán esperar á que el buque se repare, pudiendo descargarlo á su costa si lo estimaren conveniente.

Si en beneficio del cargamento expuesto á deterioro dispusieren los cargadores, ó el Tribunal, ó el Cónsul, ó 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 hiciera á su instancia, y los daños y perjuicios que se causaren á los demás cargadores, si los hubiere.

Art. 587.—En los fletamentos á 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 á los demás cargadores.

Art. 588.—Hecha la descarga y puesto el cargamento á disposición del consignatario, éste deberá pagar imme-

diatamente 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 á ella todas las alteraciones y modificaciones á 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 ó caso fortuito.

Precederá, 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 ó parcial del contrato de fletamento

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

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

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

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

4° Si salido el buque á la mar, arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos ó tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga.

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

En el caso 4° 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 á un puerto del mismo mar, y dos si fuere á mar distinto.

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

5° Si para reparaciones urgentes arribare el buque durante el viaje á 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 á la distancia recorrida por el buque.

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

1° 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:

2° Si el fletante vendiere el buque antes de que el fletador hubiere empezado á 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 vendedor al comprador, si aquel no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta.

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

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

2° El estado de bloqueo del puerto á donde aquel iba destinado, ó peste que sobreviniere después del ajuste:

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

La detención indefinida por embargo del buque de or-

den del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero:

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

La descarga se hará por cuenta del fletador.

Art. 593.—Si el buque no pudiere hacerse á la mar por cerramiento del puerto de salida ú otra causa pasajera, el fletamento subsistirá, sin que ninguna de las partes tenga derecho á 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 á su tiempo las mercaderías, pagando estadías si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de la detención.

Art. 594.—Quedará rescindido parcialmente el contrato de fletamento, salvo 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 ó 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 ó Tribunal Civil lo fijará sumariamente, previa declaración de peritos.

Art. 596.—Si el pasajero no llegare á bordo á la hora prefijada, ó abandonare el buque sin permiso del capitán cuando éste estuviere pronto á 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 trasmitirse sin la aquiescencia del capitán ó consignatario.

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

Si estuvieren comprendidos en el precio convenido los gastos de mantención, el Juez ó 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 abono alguno por dichos herederos.

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

Art. 600.—En caso de interrupción del viaje comenzado, los pasajeros sólo estarán obligados á pagar el pasaje en proporción á la distancia recorrida, y sin derecho á resarcimiento de daños y perjuicios si la interrupción fuere debida á caso fortuito ó de fuerza mayor, pero con derecho á 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 á permanecer á bordo y á la alimentación por cuenta del buque, á menos que el retardo sea debido á caso fortuito ó de fuerza mayor.

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

El buque exclusivamente destinado al transporte de

pasajeros, debe conducirlos directamente al puerto ó 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 ó después de emprendido el viaje, el capitán tendrá derecho á reclamar lo que hubiere suministrado á los pasajeros.

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

Art. 603.—La conveniencia ó 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 ó 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 á los efectos que lleve á bordo, y el capitán no responderá de lo que aquel conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, á no ser que el daño provenga de hecho del capitán ó 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, procediéndose 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 á bordo pertenecientes al pasajero, observando

cuanto dispone el caso 10 del artículo 514 á 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:

- 1º El nombre, matrícula y porte del buque;
- 2º El del capitán y su domicilio;
- 3º El puerto de carga y el de descarga;
- 4º El nombre del cargador;
- 5º El nombre del consignatario, si el conocimiento fuere nominativo;

6º 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, á la orden ó á nombre de persona determinada, y habrá de firmarse dentro de las veinticuatro horas de recibida la carga á bordo, pudiendo el cargador pedir la descarga á 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 ó al portador, se expresará en todos los ejemplares: ya sea de los cuatro primeros ó de los ulteriores, el destino de cada uno, consignando si es para el naviero, para el capitán, para el cargador ó para el consignatario. Si el ejemplar destinado á 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 á la orden.

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

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

Art. 612.—Si no existiere conformidad entre los conocimientos, y en ninguno se advirtiere enmienda ó raspadura, harán fe contra el capitán ó el naviero y en favor del cargador ó del consignatario, los que éstos posean extendidos y firmados por aquel, y en contra del cargador ó consignatarios y en favor del capitán ó 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 á éste por tal omisión á 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 á 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 ó en alguna otra causa justa, tendrá obli-

gación de darlo, siempre que se le afiance á 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 á que el mismo se refiere, bajo la pena en otro caso, de responder de dicho cargamento, si por omisión fuese entregado indebidamente.

Art. 616.—Si antes de hacerse el buque á la mar, falleciere el capitán, ó cesare en su oficio por cualquier accidente, los cargadores tendrán derecho á pedir al nuevo capitán la certificación de los primeros conocimientos, y este deberá darla, siempre que le sean presentados ó 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 sumarisima ó de premio, según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido.

Art. 618.—Si varias personas presentaren conocimientos al portador, ó á la orden, endosados á su favor en reclamación de las mismas mercaderías, el capitán preferirá para su entrega á 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 ó ulteriores ejemplares que se hubieren expedido sin esa justificación, el capitán acudirá al Juez ó Tribunal civil, para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente.