

otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la Autoridad de marina del puerto.

5ª 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 y 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 la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable en que aquélla 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.

6ª 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 conozcan.

7ª 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.

8ª Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la Autoridad marítima, siendo en España, y al Cónsul español, 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 encontraren 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.

9ª Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente, para hacer constar en la certificación del Registro Mercantil del buque las obligaciones que contraiga conforme al art. 583.

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

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

12. 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 hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél.

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

14. 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.

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

16. Cumplir las obligaciones que impusieren las Leyes y Reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros. (*Arts.* 646, 647, 648, 649, 650, 651 y 652, *Cód.* 1829; 480, 481, 483, 485, 486, 487, 488, 490, 491, 504 y 526, *párr.* 1º, *Cód. alemán*; 15, 16, 17, 18, 31,

32, 33, 34, 35, 36, 37 y 38, *ley belga*; 224, 225, 227, 244, 245 (n.º 1º), 246 y 247, *Cód. francés*; 3º, 4º y 5º, *tít. 2º, lib. 3º, Ordenanzas de la Mar francesas de 1681*; 500, 503, 504, 511, 516, 517, 518, 519 y 520, *Cód. italiano*.)

Es obligación del Capitán también tener á bordo antes de emprender el viaje cuanto determinadamente se especifica en el art. 612, cuyos particulares iremos examinando por grupos. El primero, que es puramente gubernativo, basta su sola lectura para comprender su importancia, permitiéndonos llamar la atención de los lectores acerca de uno de los documentos necesarios para la navegación, y es la *Certificación del Registro*, que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaren sobre él. Su importancia justifica nuestra insistencia.

Este imprescindible documento, cuya valía ya hemos dejado reconocida, debe su existencia á este Código, y no hay modo de que el capitán deje de llevarle á bordo, y tiene por objeto el manifestar donde quiera que el capitán arribe la solvabilidad del buque.

Prescribe también la segunda de las obligaciones inherentes del capitán, que lleve á bordo un ejemplar de este Código. No huelga el precepto, puesto que en él se contiene la ley á que todos, tripulación y pasajeros, viven sujetos á la autoridad del capitán, y precisa que el texto legal esté al alcance para resolver las dudas que en su aplicación pudieran originarse.

* *

La autorización de los libros (3ª de las obligaciones de este artículo), nos parece acertada; en cuanto á la foliación y sellos de los folios, no la rechazamos, pero juzgamos más natural que la Autoridad judicial del puerto de la matrícula del buque fuera la que se considerara competente para ello; esta disposición es opuesta á las tendencias unánimes del último y reciente Congreso de navieros celebrado en Madrid, y como no está reñido con su espíritu el primer párrafo de la obligación tercera, es de esperar que se cumpla la letra del precepto en sentido inverso, y sea, en defecto de la Autoridad judicial, la marítima, la que autorice los libros.

No se vea en esto manifiesta inquina contra la Autoridad marítima, sino que la lógica de los principios que profesamos nos lleva como de la mano á reconocer en todo la indisputable supremacía del Poder judicial.

No insistimos en esta interpretación, que esperamos se hará lugar en

las esferas del Poder ejecutivo y ordenará su práctica en breve plazo, una vez que de ese lado se inclinan con justa razón las corrientes modernas.

El libro de la navegación, ó *Diario de la navegación*, es el primero de los que debe llevar el capitán, y aunque á primera vista pudiera parecer que es por ello un libro pura y exclusivamente náutico, examinados todos los particulares que el Código exige que se consignen en él, así con relación á las averías de toda clase como por las relaciones y enlace que tiene con el cuaderno de bitácora y el del maquinista; ya cuando se consignan en él los acuerdos tomados por los oficiales de la nave, y hasta por la tripulación y pasajeros, reunidos con aquéllos al efecto por el capitán para tomar resoluciones, que el Código califica de graves y que pueden afectar á las mercancías y á los mismos pasajeros, se comprende sin gran esfuerzo que es un libro, por su naturaleza y por sus fines, eminentemente jurídico, un registro civil é histórico del buque, y el capitán un Notario especialísimo, que autoriza como verdad probada lo consignado por él en la navegación, unas veces con sólo su firma y otras con las de los oficiales, tripulantes ó viajeros, de cuya existencia y concurso él da fe.

El segundo es el *libro de Contabilidad*, que lleva el capitán en defecto de *sobrecargo*, y es puramente mercantil y sólo referente á los ingresos y gastos del buque durante su viaje.

El tercero también lo lleva el capitán en defecto del *sobrecargo*, y se denomina de *Cargamentos*, que comprende así los pasajeros como las mercancías; libro también mercantil, aunque por su especialidad de transporte marítimo.

Véase, pues, con cuánta razón indicábamos algunas líneas más arriba que la lógica pedía que estos libros fuesen autorizados por el Juez del lugar de la matrícula del buque.

* *

El art. 648 del Código de 1829 imponía la obligación de reconocer el buque con los oficiales de la nave y dos oficiales de carpintería y calafatería, y hallándola segura para emprender la navegación, se consignaba su acuerdo en el *libro de resoluciones*, que era el *Diario de navegación*.

Este da derecho á pedir reconocimiento del buque á cargadores y pasajeros, y hallándolo en estado de verificar una buena navegación, deben firmar un acta en que conste el hecho, y que debe conservar el naviero ó en su defecto el capitán.

Nos parece más eficaz el precepto moderno (4ª de las obligaciones) por la mayor garantía que presta el diverso nombramiento de los peritos

y la responsabilidad subsiguiente que éstos contraen por su reconocimiento.

La obligación de permanecer constantemente en el buque durante la carga, vigilarla (5ª de las obligaciones), así como su colocación según que ella sea, es ineludible en el capitán, y la limitación de sus facultades respecto del flete— aun dada la *índole especial* que pudiera tener la expedición para que se prepara el buque, y á pesar de la estación favorable— que pudiera colocarse sobre cubierta, nos parece previsora para la nave, su propietario y cargadores.

En este caso, entendemos que la duda de los oficiales respecto de la seguridad de la nave, la de la conveniencia ó consentimiento del naviero ó de los cargadores, cualquiera de ellas, debe ser causa bastante para que el contrato de transporte marítimo no se lleve á cabo y le sea exigible responsabilidad al capitán, en su día, lugar y caso.

* *

El precepto (6º) es de carácter permisivo: puede ó no pedir práctico; pero si por no pedirlo el buque sufre averías ó se perdieren, la responsabilidad será del capitán.

* *

La 7ª de las obligaciones de este art. 612 concuerda en espíritu con el art. 649 del Código de 1829.

El precepto exige la presencia del capitán en la entrada y salida de los puertos, porque estas entradas suelen ser peligrosas; mas conviene saber que cuando el capitán ha pedido práctico al puerto, éste y no aquél es el que manda la nave en cuanto llega á bordo á la entrada ó salida del puerto ó ría; por ello se consigna la excepción que determina esta frase: *á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones*.

El Código, sin duda, permite al capitán, en este caso, abandonar el buque á la entrada del puerto, pero la moral se lo niega; y sólo en un caso especialísimo y aun imposible de determinar de antemano, y por causas examinadas y aprobadas por la tripulación y pasajeros del buque, podrá consentírsele: nosotros consideraríamos como hombre poco digno por su virtud y valor al capitán que, prevalido de este distinguido, abandonare su buque á la entrada del puerto y llegada del práctico.

* *

Es más expresiva la 8ª de las obligaciones que el precepto contenido en el art. 650 del Código de 1829, porque subsana una omisión padecida en éste, cuando no hubiere Cónsul en el puerto de arribada, en concordancia con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento civil.

Por lo demás, la declaración que tiene el deber de realizar el capitán ante la Autoridad marítima del puerto español, ó en el consulado, si fuese extranjero el puerto á que arribare, ó en su defecto ante la Autoridad local, es una garantía para los interesados en el buque y en el cargamento, y sirve al capitán para justificar por medio de la certificación su llegada, salida, estado del buque y de la carga.

* *

Ya hemos hecho observar diversas veces el señalado empeño que pone el legislador en significar la importancia que da á la certificación del Registro y la 9ª obligación de las correspondientes al art. 612 que venimos comentando, es una prueba manifiesta de ello.

* *

Acerca de la 10ª obligación, debemos referirnos en todo á lo dispuesto en la Ley del Registro civil, que concordamos como nota al art. 610.

* *

El capitán está obligado por la 11ª y 12ª, en lo referente á sus relaciones con el naviero ó propietario, á cumplir sus instrucciones, ó en otro caso, responder de cuanto hiciere en contrario.

* *

La 13ª es esencial é ineludible; si se cumpliera con exactitud, muchos abordajes no se realizarían y los consiguientes siniestros.

En una obra de este género no podemos ni debemos manifestar qué marina mercante es la que se distingue por su condición de ganar tiempo y manifiesta desidia en cumplir las reglas sobre luces de situación; pero si haremos público que la marina mercante cumple religiosamente este precepto.

* *

En el caso 7º de este artículo hemos manifestado, de conformidad con este precepto, lo que juzgamos conveniente para caso menos apurado del que señala el texto.

Cuando el buque está en peligro, en él tiene su puesto de honor el capitán, y para abandonar lo se necesita todo lo que pide el precepto.

La historia refiere á cada paso hechos honrosísimos de heroicidades infructuosas é inútiles: capitanes que prefieren perecer con el buque que rigen, á presentarse ante el naviero como un hombre desventurado á quien los accidentes del temporal han ocasionado tal desastre.

Filosóficamente considerados, actos de esta naturaleza son verdaderos suicidios, y entendemos que perdida la última esperanza de salvar el buque, es un deber legítimo y honrado del capitán salvar su vida, como hombre, por los deberes que sin duda tendrá contraídos con su familia, y como ciudadano, por los bienes que pueda en mejor ocasión reportar á su patria y aun á la humanidad.

Mientras quede un átomo de esperanza, es deber ineludible suyo que procure la salvación del buque; cuando aquél se pierda y á la tripulación y flete se les procure á toda costa poner en salvo, es brutalmente estúpido que el capitán se sacrifique.

Hay que distinguir la excentricidad, del verdadero y lícito pundonor.

* *

El capitán está obligado en todos sus actos que se relacionen con las autoridades, á cumplir estrictamente la ley, y si así no lo hiciere suya, exclusivamente suya es la responsabilidad; debe ser, por tanto, muy celoso en el cumplimiento de sus deberes, y muy experto y peritísimo en todas las leyes y reglamentos que tienen conexión con sus actos marítimos, como piden las obligaciones 45ª y 46ª.

Detallar lo que debe cumplir en materia de sanidad, aduanas, etc., en cada puerto que llegue, es materia imposible para un comentador, é impracticable en un comentario, ni aun refiriéndose á nuestra querida patria, por causas bien sabidas de nosotros y no muy conveniente que sean conocidas de los extranjeros.

Art. 613. 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. 656, Código*

1829; 514, alemán; 29 y 30, ley belga; 239 y 240, Cód. francés; 515, italiano.)

Este artículo es el 656 del Código de 1829.

Conviene entender perfectamente lo que se entiende por navegar á flete, sobre la carga, al tercio y á flete común, que todos estos contratos están admitidos.

Por flete se entiende, que el capitán navega á la parte sobre el flete; y se da este caso, cuando tiene una parte de interés en el flete producido por el transporte de pasajeros y mercaderías.

Puede ser también el beneficio sobre la carga, y este caso es cuando el capitán tiene una parte de interés sobre las ganancias producidas por la venta ó tráfico de las mercaderías.

Cuando el capitán navegue á beneficio sobre la carga, no puede hacer negocio alguno separado y por su propia cuenta, fundándose este precepto en las reglas del contrato de Sociedad, según las que sólo debe hacer el mandatario—en este caso el capitán—los negocios de la Sociedad y dar cuenta á sus socios de todas las ganancias que en ellos hubiere obtenido

Si contraviniere esta disposición, perderá todas las utilidades y beneficios que hubiere obtenido en favor de sus socios, y serán de su exclusiva cuenta los daños y perjuicios que la Sociedad experimentare.

Mas cuando navegare á beneficio común sobre el flete, puede cargar en la nave las mercaderías que quisiere, con sujeción á las condiciones generales que al efecto le hubiere dado el naviero y pagando el flete como otro cualquier cargador

Justifica esta distinción característica una razón legal; la Sociedad no tiene en este caso más propósito que la obtención de los beneficios conseguidos con el flete, y no puede perder, y si ganar, con el cargamento de capitán.

Navegar *al tercio* es tanto como navegar al tercio de las utilidades todas, así del flete como de la carga que llevare el buque, y en este caso el precepto es terminante: no puede el capitán negociar por cuenta propia.

Y por último, navegar á flete común, como dice el texto, es cuando el capitán tiene participación mayor ó menor en las utilidades todas del buque, y entonces le está prohibida toda negociación por su cuenta.

* *

La forma y espíritu mercantil de los contratos celebrados en Barcelona entre los navieros y capitanes de buques, que salen de expedición á Río Grande, Montevideo ó Buenos Aires, es muy especial y curiosa.

Pueden los Capitanes hacer tres ó cuatro viajes, y cambiar otras tantas veces de mercancías antes de regresar á la Península, trayendo en aguardiente, azúcar, cacao, café, campeche ó cueros, lo que llevaron en vino, jamones, anís de Mallorca, zapatos, percales, libritos, aceite, etc.

No quiere decir esto que hagan permutas de mercancías por otras, aunque facultades llevan para ello; pero lo general es que los capitanes compren y vendan y trafiquen en beneficio de la Sociedad, de la que son representantes.

Estos contratos son ciertamente muy curiosos, y en ellos tiene el capitán su participación señalada en los beneficios, y por lo general limitada la facultad de negociar por su cuenta propia.

* * *

El Código alemán, en su art. 514, prohíbe al capitán cargar ninguna mercancía por su propia cuenta, sin autorización, dice, del armador. Si contraviniera esta disposición, «debe pagar el flete más alto en el lugar y en la época en que tomó la carga,» y satisfacer además los daños é intereses que por efecto de un mayor perjuicio le correspondieren.

El Código italiano, art. 515, prohíbe al Capitán que navega á *profillo comune sul carico*, realizar comercio alguno por su propia cuenta, salvo convención contraria escrita, y, en caso de contravención, las utilidades en que se beneficiare el capitán serán entregadas al naviero.

Es, como no podía menos, precepto general que el Capitán no puede negociar por su cuenta propia.

Art. 614. 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. (*Parte 1ª, art. 657, Cód. 1829; art. 28, ley belga; 238, Cód. francés; párr. 1º, art. 514, italiano.*)

Obligar al capitán á cumplir su empeño no sería prudente; pero si es justo que abone los daños que por su causa irrogue al naviero que puede dar parte de lo sucedido á la Autoridad marítima para que ésta le apli-

que las leyes penales que procedan por su falta de cumplimiento en el compromiso contraído.

Art. 615. 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. 658, Cód. 1829.*)

Para el nombramiento del capitán de un buque es natural que además de las especiales razones de suficiencia que pide la legislación marítima, tenga muy en consideración, el naviero, sus prendas personales, y muy especialmente su pericia, su valor y su honradez.

Por reunir todas estas cualidades á su satisfacción, le nombró y le apoderó suficientemente para desempeñar dicho cargo, y dicho nombramiento y su aceptación por el capitán, constituyen un contrato de industria, de que se deriva una obligación personal que no puede cumplirse por sustitución, sin conocimiento y aprobación del naviero.

La sanción penal que dispone el Código es justa: responsabilidad del sustituto; indemnización de todos los daños que por la sustitución se causaren, sin perjuicio de que el naviero pueda despedir al uno y al otro.

Pero ¿y si la sustitución se debiere á fuerza mayor? En este caso, la causa originaria determinará la responsabilidad del capitán, naviero ó tercera persona que mediare en el suceso.

Este artículo es la reproducción en su esencia del 658 del Código de 1829.

Art. 616. 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 hubiera á bordo personas que tuviesen 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. 653, Cód. 1829; 39, ley belga; 249, Cód. francés; 508, italiano.*)

Tampoco innova el derecho marítimo mercantil este artículo, que es un trasunto del 653 del Código antiguo.

El precepto, sin embargo, es contrario al derecho de propiedad en cuanto á la facultad que da al capitán para obligar á los dueños de víveres á bordo á que entreguen los que fueren precisos para el consumo común, previo abono de su importe.

Pero si la facultad es contraria al derecho de propiedad individual, está conforme con el derecho natural: sería intolerable que los que tienen víveres pudieran reservárselos cuando los demás fallecieren de hambre. La necesidad carece de ley, y el caso previsto en el artículo que comentamos es de los más caracterizados. Si el capitán no tiene fondos, tiene crédito, y en el próximo puerto tiene probabilidad de tenerlos; pero si aun así no sucediere, lo primero es salvar y alimentar la tripulación y pasajeros del buque de una muerte cierta é irremediable.

Creemos, sin embargo, que en los actuales tiempos y con la navegación de vapor no se darán, con tanta frecuencia, casos que obliguen á poner en práctica el precepto.

Parte del supuesto, el Código, de que los dueños de los víveres se hallan á bordo, ¿y cuando no lo estén?

Creemos que el capitán podrá hacer lo propio, incautarse de los víveres que lleve en el buque, haciendo en el *Diario de navegación* la declaración previa de la necesidad, reconocida y firmada por la oficialidad del mismo, y los demás asientos en los otros libros de la nave.

Art. 617. El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento; y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para 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 cuál 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. (*Arts. 671 y 622, Cód. 1869; 506 y 507, alemán; 26, ley belga.*)

Los bienes ajenos, sin permiso de su legítimo dueño, no pueden asegurar sus deudas personales.

El capitán, por tanto, no puede tomar dinero á la gruesa sobre el buque, para sus propias negociaciones, como decia el art. 662 del Código de

1829, con quien concuerda en su esencia éste, que repite el mismo precepto.

Tampoco podrá tomar dinero sobre el cargamento. El legislador es lógico; si sobre el buque, que pertenece al naviero, con quien es de suponer tenga cuenta corriente el capitán, no puede hacer préstamo alguno para *sus propias negociaciones*, es evidente que mucho menos podrá contra el cargamento, que es de varios, que no tienen relación inmediata con el capitán.

Puede, y lo hemos visto en el artículo anterior, desposeer al propietario de víveres en beneficio de una necesidad común; pero jamás, en ningún caso, para utilidad del capitán de la nave, y al efecto la sanción penal designada en el artículo.

Pero si fuere condueño ó propietario, y en el certificado del Registro mercantil se expresare detalladamente la parte que tuviere en el buque, podrá tomar á la gruesa, y sobre aquella, la cantidad que obtuviere, siempre que *el buque no tuviere otra obligación*.

Nos parece que en este caso el legislador ha sido *más previsor* que debiera; bastaba á su propósito distinguir, como en la Ley Hipotecaria, los naturales efectos de las primeras y sucesivas hipotecas, para obviar el inconveniente que ha previsto el legislador.

El más simple gravamen contra el buque impide el préstamo á favor del capitán copropietario del mismo, y aunque con sano propósito, se ha declarado, sin duda alguna, un medio legítimo de crear crédito.

Art. 618. El capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1º 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. (*Art. 676, Cód. 1829; 478, párr. 1º, alemán; 496, italiano.*)

2º De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables. (*Párr. 1º, art. 679, Cód. 1829; 221, francés.*)

3º De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación. (*Párr. 2º, art. 679, Cód. 1829; 482, alemán; 221, francés.*)

4º De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que