

gún caso puede creerse autorizado para retenerla; la ley le presta medios eficaces para cobrar su flete y demás gastos con la preferencia señalada en el precepto.

De este modo, la justicia se administra por quien corresponde, y no por el interesado en el asunto.

Art. 666. 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 bastase á cubrir su crédito. (*Art. 626, ley alemana; 78, belga; 579, Cód. italiano.*)

El reconocimiento de este derecho del capitán, es consecuencia lógica de la preferencia de la obligación reconocida en el art. 665.

Art. 667. 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 hubiesen pasado á una tercera persona sin malicia de ésta y por título oneroso. (*Art. 798, Cód. 1829; 626 y 627, ley alemana; 80 y 81, belga; 307 y 308, Cód. francés.*)

Pedido el depósito por el capitán, dentro del plazo de veinte días, puede solicitar la venta de las mercancías, que durante él están obligados preferentemente al pago del flete y demás gastos.

Subsiste esta preferencia, aunque quebrase el cargador ó el consignatario y hubiere otros acreedores, reservándose el capitán el derecho de reclamar el resto de lo que por dichos conceptos le fuere debido, si lo realizado por la venta no bastare á cubrir su crédito.

Mas este derecho no podrá ejercitarse sobre los efectos que, después de ser desembarcados por el capitán y hecha la entrega al consignatario, fueren adquiridos por un tercero que desconociera el débito preferente que tenían las mercancías ó las hubiere adquirido por título oneroso.

Estas excepciones sólo se podrán presentar cuando el capitán fuere

negligente; pues teniendo facultad para pedir el depósito judicial, una vez hecho éste, no hay quien pueda ignorar su derecho preferente.

El privilegio del fletante sobre las mercancías en el Código de 1829 (*art. 798*) duraba treinta días; en éste, veinte; pasado el término, queda extinguido y se convierte la deuda en un crédito ordinario.

Art. 668. Si el consignatario no fuese hallado, ó se negare á recibir el cargamento, deberá el Juez ó Tribunal, á instancia del capitán, decretar su depósito y disponer la venta de lo que fuere 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. (*Art. 629, en relacion con el 616, 624, 625 y 626, ley alemana; 78, belga.*)

Prevé este artículo tres particulares importantes:

1º Que el consignatario no fuere hallado.

2º Que se negare á recibir el cargamento.

En ambos casos, el Tribunal, á instancia del capitán, decretará el depósito, y dispondrá la venta de aquella parte que se necesitare para el pago de los fletes y gastos.

3º Que los efectos depositados ofrecieren riesgo de deterioro ó dificultades de conservación y custodia.

En casos tales, el Tribunal acordará la venta de los géneros depositados.

§ 2º

De los derechos y obligaciones del fletante.

Art. 669. 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 2 por 100 entre la manifestada y la que tenga en realidad.

Si el fletante ó el capitán contrataren mayor carga que la que

el buque puede 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 aquél, y no optare el fletador por la rescisión, cuando le corresponda este derecho, se reducirá el flete en proporción de la carga que el buque deje de recibir, debiendo además indemnizar el fletante al fletador de los perjuicios que le hubiere ocasionado.

Si, por el contrario, fueren varios los contratos de fletamento, y por falta de cabida no pudiese embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optare por la rescisión, se dará la preferencia al que tenga ya introducida y colocada la carga en el buque, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda según el orden de las fechas de sus contratos.

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. (*Arts. 747 y 751, Cód. 1829; 72, 73 y 74, ley belga; 290, Cód. francés; 562, italiano.*)

Ni el capitán ni el naviero ó fletante pueden ajustar más carga que la cabida que tuviere señalada el buque en su matrícula, y no le será tolerable más diferencia que el 2 por 100 entre la manifestada y la que tuviere en realidad.

En este caso el error es leve y no es exigible por ello responsabilidad alguna al capitán.

Pudiera suceder que por error se hubiere designado mayor cabida al buque en su respectiva matrícula, y por ello tampoco podrá exigirse responsabilidad al capitán, pero sí á los que, según la legislación marítima, resultasen autores de tal error.

La responsabilidad del capitán es exclusiva cuando admitiere más carga de la declarada en la matrícula del buque.

No es asunto baladí, sino de suma importancia, el que se trata en el primer inciso de este artículo y no huelga ninguna precaución. Se trata

de un viaje en que, además de los riesgos naturales, es de suma precisión prever toda clase de acontecimientos.

Del engaño pueden resultar dos acciones á favor del fletador; la civil en todos los casos, la criminal en algunos.

La civil está determinada expresamente en los incisos 2º, 3º y 4º. Todo capitán ó fletante que contrata menor carga que la que el buque puede conducir, indemnizará á los cargadores á quienes dejare de cumplir su contrato todos los perjuicios que su falta de cumplimiento les originase, teniendo en cuenta cuando el fletamento de un buque fuere hecho por un solo cargador y resultare error ó engaño en la cabida del buque, y el fletador no optare por la rescisión del contrato:

1º Que el importe del flete convenido se reducirá en proporción de la carga que el buque dejare de recibir.

2º Que el fletante tiene la obligación de indemnizar al fletador los perjuicios que le hubiere ocasionado.

En la indemnización de perjuicios, la ley no distingue y tampoco debemos distinguir nosotros; y por consiguiente, entendemos que *toda clase de perjuicios* que le ocurrieren al fletador por la falta de cumplimiento del contrato de fletamento, le son abonables por el fletante.

Cuando fueren varios los contratos de fletamento, y por falta de cabida no pudiese embarcarse toda la carga y ninguno de los fletantes optare por la rescisión del contrato, se dará la preferencia:

1º Al fletador que tuviera ya introducida y colocada la carga en el buque.

2º Los restantes, según el orden de fechas de sus contratos.

Obsérvese cómo teníamos gran razón al condenar las *malas prácticas* de los que celebran el contrato de fletamento *verbalmente*, en oposición manifiesta con los preceptos terminantes del Código; ¿cómo se graduará el derecho de preferencia al fletamento, si no se celebrare este contrato por escrito y en la forma adoptada por el legislador?

Para este caso, sin duda, dispone el precepto que no apareciendo la prioridad—sin duda por la omisión del contrato escrito,—podrán cargar los fletadores á prorrata las cantidades de peso ó extensión que cada uno haya contratado.

Este, en verdad, es un remedio equitativo, pero no estrictamente justo: no habría necesidad de él, si el contrato de fletamento se hiciera, en todos los casos, como ordena el Código.

Art. 670. Si, recibida por el fletante una parte de carga, no encontrare la que falte para formar al menos la 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 de 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. (*Art. 755, Código 1829.*)

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 tuviera á bordo.

La subrogación de buque es una gracia que se concede al fletante, pero sólo en el caso de no haber podido reunir los tres quintos de carga en fletamentos parciales.

Este privilegio es odioso, como todos, y no debe extenderse á otros casos ni á mayor plazo que el señalado en el artículo.

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, dice el precepto; y si abonase todo el flete del buque, ¿podría obligar al capitán á que se hiciera á la mar? Entendemos que sí, porque realmente no hay caso desde que el flete está asegurado para el fletante.

Revelan todos estos preceptos, pero en particular el art. 670. un verdadero desconocimiento del estado real y positivo de la marina mercante y hasta de su naturaleza y condiciones en la actualidad.

Las líneas de vapores, establecidos para los puertos más importantes del mundo, parece que no existen para el legislador, y sólo se ocupa de la antigua navegación de vela, que si bien existe alguna, no es ni la más numerosa ni la de mayor cabida.

El procedimiento seguido por las grandes empresas de navegación no da lugar hoy á casos como los consignados en este artículo, y revela á primera vista la gran deficiencia de nuestro Derecho marítimo mercantil.

Art. 671. 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. (*Arts. 754 y 757, Cód. 1829; 295, francés.*)

Art. 672. Fletado un buque por entero, el capitán no podrá, sin consentimiento del fletador, recibir carga de otra persona; y si lo hiciera, podrá dicho fletador obligarle á desembarcarla y á que le indemnice los perjuicios que por ello se le sigan. (*Art. 68, en relación con el 66, ley belga; 563, Cód. italiano.*)

Cuando varios fletasen un buque y llevaren ya cargadas las tres quintas partes del mismo, el fletante no podrá sustituir con otro el fletador designado en el contrato y que aún no hubiese llevado su carga á bordo, y si lo hiciera, se constituirá responsable de todos los daños y perjuicios al cargamento de los que no hubieran concertado la sustitución.

El legislador prevé, sin duda, el caso en que determinada carga pueda ser dañosa y perjudicial á la de los otros cargadores, y como por la naturaleza especial de las mercancías han podido concertarse varios para fletar el buque con géneros que no se perjudicasen mutuamente, y el fletante quisiera sustituir á alguno ó algunos que cargaren mercancías que no les convinieren, para este caso sanciona que no podrá verificarlo sin consentimiento de los primeros fletadores, ó en otro saliendo responsable á los daños y perjuicios que sobreviniere al cargamento durante el viaje. Entendiéndose que los daños y perjuicios no han de provenir de otra causa que la taxativa y determinada en el art. 671.

Cuando un buque se fletare por entero por un cargador, éste es el dueño y goza del uso de aquél por todo el tiempo que durare el fletamento, y no puede el fletante recibir carga de otra persona; y si lo hiciera, sufrirá las consecuencias que determina el Código.

Art. 673. 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 fuera requerido notarial ó judicialmente á hacerse á la mar en tiempo oportuno. (*Art. 756, Cód. 1829; 83, ley belga; 295, Código francés; 569, italiano.*)

Para que pueda tener lugar la indemnización de perjuicios por retardo voluntario del capitán en emprender el viaje, es necesario que preceda el requerimiento notarial ó judicial, señalados en el artículo, en términos de que si el fletador se descuidare de hacerlo en tiempo, no tendrá acción alguna para reclamar dicha indemnización. ¿Cuál será el tiempo preciso? El estipulado en la póliza de fletamento, sin prórrogas ni cortapisas, que convertirían el retraso del capitán en una novación especial del contrato en lo relativo á la salida del puerto por convenio tácito.

Los perjuicios á que se refiere el art. 673 comprenden, no sólo las pérdidas que esperimentase el fletador, sino también las ganancias de que se le privara; ejemplo:

Pérdidas. Se consideran como tales las averías que sufrieren los géneros por causa de la detención, ó si hubiesen perecido á resultas de una tormenta ó de un incendio dentro del mismo puerto, rada ó bahía

Ganancias de que se viere privado el fletador. Si llegando los géneros al puerto de su destino pasada la época de su buena venta no pudiese sacarse de ellos toda la utilidad que sin el retardo se hubiere producido, y precisare realizarlas á menor precio.

Art. 674. 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 estiva sin perjudicar á los demás cargadores; pero si para colocarla hubiere de faltarse á las buenas condiciones de estiva, deberá el capitán rechazarla, ó desembarcarla á costa del propietario. (*Art. 760, Código 1829; 288, párr. 2º, y 293, francés.*)

Del mismo modo el capitán podrá, antes de salir del puerto, echar en tierra las mercaderías introducidas á bordo clandestinamente, ó portearlas, si pudiera hacerlo con buena estiva, exigiendo por razón de flete el precio más alto que hubiere pactado en aquel viaje. (*Art. 761, Cód. 1829; 88, ley belga; 288, párr. 1º, Cód. francés; 565, italiano.*)

El fletador no puede obligar al capitán á recibir más cantidad de mercaderías que la expresada en la póliza de fletamento; pero si pudiese admitirla el capitán con *buena estiva*—sin comprometer la seguridad del buque, en buen sitio, guardando equilibrio—y sin perjudicar á los demás cargadores, podrá admitir el exceso de flete, y en caso contrario, debe rechazarla ó desembarcarla á costa del propietario.

Pudiera ocurrir—y esto es por cierto una manifestación de que no sobra la buena fe en el comercio—que el fletador introdujera á bordo clandestinamente algunas mercancías; en este caso, el capitán, antes de salir del puerto, debe echarlas en tierra, y puede también portearlas, si pudiera hacerlo con *buena estiva*, exigiendo por razón de flete el precio más alto que hubiere pactado en aquel viaje.

Art. 675. 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 si no 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 hubieran 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. (*Arts. 766 y 767, Código 1829; 568, 569, 570 y 571, ley alemana; 82, belga; 287, párrafo 2º, y 294, párr. 2º, Cód. francés; 568, italiano.*)

Llegado el buque al puerto donde debe recibir la carga, el capitán se presentará al consignatario y se la exigirá; si no se la entregare, telegrafiará al fletador, y aunque el texto no lo previene, si su espíritu; deberá el capitán hacer constar, por acta notarial, su presentación al consignatario, y las razones que éste expusiere para no dar la carga.

Entretanto, correrán las *estadías* convenidas en el contrato de fletamento, si se hubieren pactado; y si no, las que fueren de uso en el puerto.

Si el fletador no contestare en el término necesario—las estadías convenidas ó de uso en el puerto—el capitán buscará flete por los medios usuales, adoptando, con preferencia, la mediación de un corredor intérprete de navíos, el cual entregará al capitán un certificado de la carga proporcionada, ó negativa en su caso, para que en su día se pruebe la ges-

ción encomendada al capitán, y el descuento que debe hacerse al fletador en el flete que tenía contratado.

Terminado el plazo de las *estadías* y *sobreestadías*, el capitán formulará protesta notarial, en que notificará al consignatario la imposibilidad en que se halla de esperar más tiempo en el puerto, y la obligación que tiene el fletador de pagar el importe de todos los daños y perjuicios que por su causa se hubieren ocasionado al naviero ó fletante.

Igual procedimiento se observará cuando el buque haya sido fletado de ida y vuelta, y para ésta no fuese oportunamente habilitado.

Metodizando el precepto, resultará:

- 1º Llegada del buque al puerto y presentación del capitán al consignatario.
- 2º Entrega por éste de la carga convenida ó manifestación en contrario.
- 3º Acta notarial de lo expuesto por el consignatario en este caso.
- 4º Aviso al fletador y espera de sus órdenes por el capitán, en el puerto, el tiempo necesario, las estadías convenidas ó en uso.
- 5º Admisión de carga á bordo, mediante Corredor intérprete de navíos; certificado de éste.
- 6º Protesta notarial de lo acaecido, por el capitán, y notificación al consignatario.

Como las consecuencias del caso previsto por el legislador pueden envolver muchas responsabilidades, ya para el fletante como para el fletador, es de suma necesidad el estricto cumplimiento de cuanto antecede, para que la razón y el derecho de cada una de las partes no pueda en ningún caso oscurecerse y los pleitos no surjan.

Art. 676. Perderá el capitán el flete é indemnizará á los cargadores siempre que éstos prueben, aun contra el acta 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. 779, Cód. 1829; 297, francés; 560, ley alemana; 95, belga; 571, Cód. italiano.*)

La prueba de que el buque estaba inservible para la navegación, á pesar del acta de reconocimiento del buque, demostrará probablemente comisión de un delito, y sin perjuicio de lo que el Tribunal sentenciare, el capitán perderá el flete é indemnizará á los cargadores.

Art. 677. 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 y seguro más cercano, pidiendo y aguardando ordenes del cargador, y los gastos y salarios devengados en la detención se pagarán como avería común.

Si por disposición del cargador se hiciere la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida. (*Artículos 773 y 774, Cód. 1829; 91 y 92, ley belga; 300, Cód francés; 572, italiano.*)

Art. 678. 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 gasto de su cargo en la demora, que se satisfarán con el producto de la parte que primero se venda.

Si después de haberse emprendido el viaje sobreviniere declaración de guerra ó bloqueo, el fletador no puede pretender la rescisión del contrato de fletamento. El capitán se dirigirá al puerto neutral más seguro y más cercano, pidiendo y aguardando ordenes del cargador. Si éste ordenase la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida. El de vuelta, aunque estuviere contratado, no se podrá exigir.

La declaración de guerra ó el bloqueo, son acaecimientos de fuerza mayor, ajenos á entrambas partes, y á ninguna les pueden ser imputables.

Cuando arribare á puerto neutral el capitán aguardando las órdenes del cargador, los gastos y salarios devengados se pagarán como avería común.

Transcurrido el tiempo necesario, según el Tribunal, para que el capitán reciba las órdenes del cargador, sin haberlas recibido, pedirá el capitán al Juez, con sujeción á lo dispuesto en los artículos 2447 al 2450 de la Ley de Enjuiciamiento civil de la Península, y 2408 al 2411 de la de Cuba y Puerto Rico, según fuera la matrícula del buque, y lugar del acto el depósito del cargamento, cumpliéndose, además, en todas sus partes el artículo que comentamos.

§ 3º

De las obligaciones del fletador.

Art. 679. 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. 758, Cód. 1829; 563, ley alemana; 72, belga.*)

El que fletare una nave por entero, es el dueño del goce y uso de la misma por todo el tiempo que se hubiere estipulado el contrato.

Adquiere por tanto, el derecho de *subfletamento* y puede verificarlo así, sin que el naviero pueda oponerse á ello, ni el capitán negarse á recibir la carga, siempre que se observaren todas las condiciones estipuladas en el contrato de fletamento.

Art. 680. 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. 759, Cód. 1829; 287 y 288, párr. 2º, francés.*)

Es muy justo que el fletador pague en este caso el flete por entero, pues que á ello viene obligado por el contrato, y es equitativo que se le abonen las diferencias que hubiere, cuando con su consentimiento y por su conveniencia el capitán admitiere carga á bordo; porque contra la voluntad y conveniencia del primer fletador, el capitán no puede admitir carga alguna en buque fletado por entero.

Art. 681. Si el fletador embarcare efectos diferentes de los que

manifestó al tiempo de contratar el fletamento, sin conocimiento del fletante ó capitán, y por ello sobrevinieren 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. 762, Cód. 1829; 564, ley alemana; 294, Cód. francés.*)

Art. 682. 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. 763, Cód. 1829; 564, ley alemana; 294, Cód. francés.*)

Supone el Código que no se haría el contrato de fletamento cuando no fuere de objetos de lícito comercio, y prevé el caso de que el fletador, sin conocimiento del fletante, introdujera en el buque efectos que ocasionaren perjuicios á éste y á los demás cargadores; y sanciona por el art. 681, que el causante de todos los daños que sobrevinieren responda con el importe de su cargamento y además con sus bienes de la indemnización completa á todos los perjudicados por su causa.

El legislador va más adelante en sus previsiones, y determina que cuando el fletante ó el capitán sean cómplices, con el cargador, del delito de contrabando, sean mancomunadamente responsables de todos los perjuicios que originaren á todos los cargadores; pero los daños que se originen al buque, aunque así estuviere pactado, no podrán ser indemnizados.

El pacto que se hiciera entre el fletante y el fletador, de que éste haya de pagar á aquél el daño que le sobreviniere por causa de contrabando, no tiene valor alguno; nadie puede ganar una acción por su delito. *Nemo ex delicto consequi potest actionem.*

Por consiguiente, si la nave fuere apresada ó embargada por razón del contrabando, ó en su huida ó resistencia quedare derrotada por los buques guardacostas, no podrá obligar el capitán al fletador, contrabandista y cómplice suyo, á que le abone las pérdidas que le sobrevinieren.

Art. 683. 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 aquéllos los gastos de descarga y recarga. (*Art. 776, Código 1829.*)

En caso de arribada para reparar averías en el buque, el contrato de fletamento subsiste; pero si en beneficio del cargamento los cargadores ó la Autoridad competente dispusieren su descarga, los gastos que ésta ocasiona son de cuenta de los cargadores.

A primera vista parece justo el precepto, mas si las averías sufridas lo fuesen por impericia ó negligencia del capitán ó piloto, éstos, según el caso, serian los verdaderos obligados á la indemnización.

Art. 684. Si el fletador, sin concurrir alguno de los casos de fuerza mayor expresados en el artículo precedente, quisiere descargar sus mercaderías antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero, los gastos de la arribada que se hiciere á su instancia, y los daños y perjuicios que se causaren á los demás cargadores, si los hubiere. (*Art. 775, Cód. 1829; 291 y 293, párrafo 2º, francés.*)

Puesto que conviene al fletador descargar sus mercancías antes de llegar al puerto de su destino, y paga el flete y los gastos de la arribada convenidos, no puede tener inconveniente el fletante en acceder á su deseo.

Esta novación del contrato de fletamento puede ser beneficiosa á entrambas partes, y en lo que perjudicare á tercero, como se abonan los daños, no hay lesión, y el legislador ha dispuesto acertadamente su admisión.

Art. 685. 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 estivar y reestivar, y cualquier otro perjuicio que por esta causa se origine á los de-

más cargadores. (*Art. 765, Cód. 1829; 581, ley alemana; párr. 4º, artículo 75, belga; art. 293, Cód. francés; 564, italiano.*)

Son *fletamentos á carga general* aquellos en que el fletante admite mercancías á bordo á todos cuantos fletadores se las quisieren entregar para conducir las con su buque á punto determinado.

Algunas veces suele ser éste el punto de llegada ó arribo, que tiene por único objetivo el viaje; otras los diferentes puertos de escala que hubiere en la ruta que pensare y publicare seguir con la nave.

En cualquiera de estos casos, el fletante señala el día de la partida del puerto y la antelación con que deben hallarse las mercancías á bordo, á condición de que si para dicho plazo no ha completado la carga que necesita llevar, el contrato de fletamento puede anularse.

Es, pues, este contrato condicional, y claro está que lo es para el fletante y para el fletador; se diferencia del *fletamento puro*, en que en éste, como ya hemos podido observar, las partes se obligan mutuamente sin ninguna restricción, fijándose el día de la salida del buque, con arreglo á lo convenido y suscrito por ella, en la póliza de fletamento; y en el de *carga general*, la obligación es condicional, puesto que ó no se fija el día de la salida, ó si se fija, sólo será exigible esta circunstancia si estuviere hecho el cargamento, y si no lo estuviere, el fletador ni puede obligar al fletante á la salida de la nave del puerto, ni puede exigirle daños y perjuicios por el retraso.

En este caso, ó más bien, siempre que lo juzgare conveniente á sus intereses, puede el fletador recoger sus mercancías del buque; pero antes de emprender el viaje debe desembarcarlas ó trasladarlas á otro buque cualquiera, previo el pago de medio flete, gastos de *estivar* y *reestivar* y los perjuicios que por esta causa originare á los demás cargadores.

Claro nos parece el texto del Código en lo que se refiere al pago del medio flete y gastos de estivar y reestivar; y no dudoso, en nuestro concepto, la *clase* y *naturaleza* de los perjuicios que debe abonar el fletador que descargare sus mercancías; pero como las suposiciones pudieran permitir algunas dudas, diremos que los perjuicios á que se refieren las últimas frases del artículo, son «únicamente aquellos que lo originaren por el mejor arreglo de las mercancías que continuaren en el buque y las averías que por su traslado de una parte á otra del mismo sobrevinieren en el momento; pero en ningún caso los que se refieren á la *mayor tardanza en la salida del buque por el desembarque de sus mercancías.*»

Todos los fletadores á *carga general* saben que la naturaleza especial del contrato, es, que el buque no se hará á la vela hasta que estuviere completamente cargado, y todos saben que pueden desembarcar sus mer-