

cancias antes de emprender el viaje el buque; no hay lugar á indemnización de gastos por ejercer una de las condiciones del contrato, por todas conocidas y sabidas.

Este artículo es el 765 del Código de 1829, si bien muy mejorado en su redacción y más jurídico en todas sus partes que aquel de donde procede, y responde á la naturaleza mercantil en gran manera.

Art. 686. Hecha la descarga y puesto el cargamento á disposición del consignatario, éste deberá pagar inmediatamente al capitán el flete devengado y los demás gastos de que fuere responsable dicho cargamento.

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

Cuando no se hubiere verificado el pago anticipado del flete, se satisfará á la entrega de las mercancías con los demás gastos de que fueren responsables.

Lo mismo sucederá con la *capa*, que como indemnización se debe satisfacer al capitán.

Art. 687. 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.

Procederá, sin embargo, el abandono si el cargamento consistiere en líquidos y se hubieren derramado, no quedando en los envases sino una cuarta parte de su contenido. (*Art. 617, ley alemana; 77, belga; párr. 2º, art. 581, Cód. italiano.*)

Cuando el cargador se hubiere obligado á pagar el flete en mercancías, en éstas pagará; pero lo general es que se verifique en metálico aun cuando nada especialmente se conviniere, y el abandono de las mercancías en ningún caso sustituirá á la obligación de pagar en efectivo. El capitán cuando, contra lo previsto en el Código, hubiere de cobrarse el flete en mercaderías, procurará venderlas judicialmente, y si de ellas no obtuviere lo suficiente, podrá exigir el resto al cargador.

El Código permite abandonar al capitán, por el flete, los líquidos cuyas vasijas hayan perdido más de la cuarta parte de su contenido. Esta

excepción se explica, porque cuando llegan al puerto de consignación, las pipas de vino, aceite, aguardiente ú otros licores á quien afecte el calor, se abren y examinan una por una, y si se las encuentra vacías ó casi vacías, no hay modo de que pueda decirse, ni mucho menos probarse, que los líquidos han sido transportados; por el contrario, el cargador se halla en este caso como si se hubiesen perdido totalmente sus efectos, sin ser conducidos al lugar de su destino, y no es admisible que se le objete que allí están las pipas, puesto que sólo servían de envase y como medio de transportar el líquido; pero como éste no existe, no hay lugar á pagar flete.

De otro modo sería si los líquidos, en vez de colarse, se hubieren deteriorado, si el vino se pusiere agrio ó el aceite tomare mal gusto; á pesar de ello, la mercancía había sido transportada y el cargador no puede eximirse de pagar el flete.

Mas si la mala construcción ó vicio de las pipas fuere causa del derrame, como la culpa es del cargador, deberá abonar el flete é indemnizar al capitán de los perjuicios que por ello le llegare á ocasionar.

§ 4º

De la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento.

Art. 688. A petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento:

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

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

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

4º 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 2º y 3º caso el fletante indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

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

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

De un puerto á otro de la Península é Islas adyacentes, no se pagará más que una mesada.

5° Si para reparaciones urgentes arribase el buque durante el viaje á un puerto, y prefirieren los fletadores disponer de las mercaderías.

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

Si la dilación excediere de treinta días, sólo pagarán el flete proporcional á la distancia recorrida por el buque. (*Art. 764 y siguientes, Cód. 1829; 571, 577 y 640, ley alemana; 73, párr. 4° del 75, 84, 85 y 86, belga; 288, Cód. francés; 551, 552, 562 y 564, italiano.*)

Los casos señalados en este artículo no son, como el lector observará, sino la compilación de las causas ya señaladas en otros artículos anteriores de los que regulan el contrato de fletamento que ya dejamos comentado en su lugar respectivo; si á lo expuesto se agrega que el precepto es claro y taxativo, se justificará que manifestamos nuestra conformidad con el método seguido acerca de este particular por el legislador.

Art. 689. 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 del buque no lo cargare por su cuenta,

se respetará el contrato de fletamento, indemnizando el vendedor al comprador, si aquél no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta. (*Arts. 581, 582, 583 y 586, ley alemana.*)

Igualmente que en el anterior nos ocurre con el presente artículo, y á lo dicho nos referimos.

Art. 690. El contrato de fletamento se rescindirá y se extinguirán todas las acciones que de él se originan, 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 iba aquél destinado, ó peste que sobreviniere después del ajuste.

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

4° La detención indefinida, por embargo del buque de orden 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. (*Arts. 631 y 636, párr. 1°, ley alemana; 90 y 92, belga; 551 y 553, Cód. italiano.*)

Art. 691. Si el buque no pudiese 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 descargar y cargar á su tiempo las mercaderías, pagando estadías si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de la detención. (*Art. 769, Cód. 1829; 631, párr. 6°, y 636, párr. 1°, 2°, 3°*)

y 4º, *ley alemana*; 227 y 401, párr. 1º, *Cód. francés*; 552, *italiano*.)

Art. 692. 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 puertos ó interdicción de relaciones comerciales, arribare el buque al puerto que se le hubiere designado para este caso en las instrucciones del fletador. (*Art. 772, Cód. 1829*; 636, párr. 6º y 7º, *ley alemana*; 299, *Cód. francés*; 553, *italiano*.)

En el Código de 1829 no existía un párrafo especial en que se ventilase la rescisión total ó parcial del contrato de fletamento, y aun cuando no haya grandes innovaciones en el precepto, es preferible el método adoptado en el presente.

§ 5º

De los pasajeros en los viajes por mar.

Es novedad, y digna, por cierto, de aplauso, este párrafo en el Derecho marítimo mercantil de España.

Desde 1829, las relaciones humanas han tomado un desarrollo grandísimo, y lo que antes era un accidente de la vida, hoy es, además de hecho frecuente, necesario complemento del modo de ser la sociedad de hoy.

El viaje comercial, el científico, el de recreo, son ya medios habituales á todos ó la mayor parte de los ciudadanos, y el común de las gentes recibe de ellos imponderable beneficio y grandísima cultura, que favorece, en último caso, al desarrollo del progreso; fin positivo de todas las relaciones humanas.

Lo que ayer apenas si se realizaba, hoy es una precisión ineludible, y del hecho ha nacido el derecho; así, pues, si no es de extrañar la omisión de este particular en el Código de 1829, hubiera sido falta indisciplinable en el de 1885.

Nuestro Código ha seguido en ello las inspiraciones modernas, y tiene muchos puntos de contacto con el Código alemán é italiano.

Art. 693. No habiéndose convenido el precio del pasaje, el Juez ó Tribunal le fijará sumariamente, previa declaración de peritos.

Será muy difícil el caso previsto en este artículo, porque lo general es que las casas navieras anuncien los precios de pasaje en carteles públicos, por medio de anuncios en la prensa, y los consignatarios en sus respectivos despachos tengan los precios á la vista del público; mas para lo imprevisto, el precepto no huelga, porque limita los abusos de las empresas *el fletante*, y regula las genialidades del viajero *el fletador*, ó la declaración del perito sancionada con arreglo á derecho por el Juez ó Tribunal.

Art. 694. 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. 667, ley alemana*; 127, *belga*; núm. 1º, *art. 583, Cód. italiano*.)

Este artículo concuerda con el 667 del Código alemán y el caso 4º del 583 italiano, y puede dividirse en dos obligaciones:

1ª El pasajero está obligado á estar á bordo á la hora prefijada para salir del puerto.

2ª No puede abandonar el buque en los puertos á que éste arribare, sin permiso del capitán.

La sanción de estos dos preceptos es que el capitán, en defecto de las antedichas obligaciones del pasajero, podrá emprender el viaje sin él y exigirle el precio del pasaje por entero.

Art. 695. El derecho al pasaje, si fuese nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del capitán ó consignatario. (*Artículo 665, ley alemana*; 120, *belga*.)

Como el fletante puede tener responsabilidad si admitiere á sabiendas un pasajero con nombre supuesto, el Código reconoce su derecho cuando el pasaje fuere nominativo—que lo es siempre en lo general—á que se solicite su aquiescencia para su transmisión.

No puede entenderse el artículo como prohibitivo de la transmisión en absoluto, sino de la transmisión sin la aquiescencia del capitán ó consignatario.

El Código alemán, art. 625, resuelve el caso en igual forma.

Art. 696. Si antes de emprender el viaje el pasajero muriese, sus herederos no estarán obligados á satisfacer sino la mitad del pasaje convenido. (*Párr. 1º, art. 688, ley alemana; párr. 2º, artículo 128, belga; núm. 2º, art. 583, Cód. italiano.*)

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

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

Observamos en los dos artículos que anteceden, y en este mismo, ó un desconocimiento de la realidad de las cosas, ó falta de precisión en el lenguaje.

Dedúcese de ellos, que el flete del pasajero se paga después de realizado el pasaje, y esto no es lo que sucede, puesto que el pago es previo; por lo que, á nuestro juicio, el precepto quiere significar que si no se hubiere satisfecho con antelación, se observará lo que dice el Código, y si se hubiere abonado como es práctico y corriente, devolverá lo que proceda el fletante.

Por eso entendemos que al fallecimiento del pasajero corresponderá á sus herederos, de no haberse pagado el flete, abonar la mitad del precio; pero si estuvieren comprendidos en el mismo los gastos de manutención, los peritos, con la sanción del Juez ó Tribunal, señalarán la cantidad que ha de quedar en beneficio del buque; y si se hubiere satisfecho el flete y los gastos de manutención, el fletante *devolverá* á los herederos del viajero premuerto la cantidad que, con arreglo á lo expuesto, les correspondiere.

Lo natural es que los consignatarios cobren el pasaje incluyendo los gastos anticipadamente; ésta es al menos la costumbre mercantil.

El art. 668 del Código alemán—segundo párrafo—previene además, «que si durante el viaje desistiere el viajero del contrato, ó le acaeciére alguno de los accidentes referidos, desistimiento voluntario del viaje, enfermedad ó fallecimiento, deberá pagar el pasaje íntegro»

El Código español nada previene sobre el particular, pero es costumbre que en tales casos el pasaje se abone íntegramente.

El Código italiano, art. 586, previene que la nave fletada exclusivamente para el transporte de pasajeros, debe conducirlos directamente al puerto de su destino, haciendo tan sólo las escalas anunciadas en el contrato ó que sean de uso común.

Igual prescripción hace sobre el particular el Código español más adelante, y sin duda alguna prosperaría ante los Tribunales españoles una demanda de indemnización de daños y perjuicios contra el capitán que no condujere á los pasajeros al puerto de su destino, con sujeción á las escalas determinadas en el contrato de fletamento.

Art. 697. 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 fuera debida á caso fortuito ó de fuerza mayor ó á cualquier otra causa independiente del capitán ó naviero, los pasajeros sólo tendrán derecho á la devolución del pasaje. (*Artículo 129, ley belga; núm. 3º, art. 583, Cód. italiano.*)

Si el viaje no se emprendiere en la fecha determinada por culpa exclusiva del capitán ó naviero, los pasajeros tienen derecho á la devolución del pasaje y al resarcimiento; pero en los casos de fuerza mayor, y por tal debe tenerse la detención de la salida en un vapor correo por orden del Gobierno, no cabe, en nuestro concepto, ni devolución del pasaje, ni indemnización de daños y perjuicios.

Cuando ocurriere un caso fortuito que inutilizare la nave, los pasajeros sólo tendrán derecho á la devolución del pasaje; mas si el naviero les preparase otro buque en que realizar el viaje de iguales condiciones que el inutilizado, por equidad parecemos que no debería ser exigible el precio.

Así lo disponen el art. 669 y el párrafo 3º del 672 del Código alemán, y, á nuestro entender, con sumo conocimiento de la materia.

Art. 698. 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 indemnización si la interrupción consistiese exclusivamente en el capitán. Si la interrupción procediese de la inhabilitación del buque, y el pasajero se conformase con esperar la reparación, no podrá exigirsele 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 excediera 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 tenga marcadas en su itinerario. (*Art. 672, ley alemana; 32 y 126, belga; 586, párr. 1º, y 587, Cód. italiano.*)

Varios son los casos resueltos por este artículo, inspirados, sin duda alguna, en los Códigos alemán é italiano, como luego veremos.

Interrupción del viaje. Si fuere por causa mayor, no tienen obligación los viajeros de satisfacer al fletante daños y perjuicios; pero si la ocasionare exclusivamente el capitán, los viajeros tienen derecho á la indemnización.

Mas si la produjera la inhabilitación del buque, no se podrá exigir aumento de precio al pasajero, pero será de cuenta de éste la manutención durante este día, si se conformase con esperar la reparación de la nave.

Lo resuelto por el Código alemán, según el art. 671 del mismo, es que ninguna de las partes se debe indemnización en los casos de enfermedad, accidente personal y de guerra, que considera como de fuerza mayor; criterio idéntico al del legislador español.

No sucede así en el caso de inhabilitarse temporalmente la nave, en cuyo caso el mismo Código alemán (art. 672) dispone que el pasajero debe íntegro el precio del pasaje, aun cuando no espere la terminación de la carena del buque; mas en el caso de esperar las reparaciones, debe el fletante proporcionarle alojamiento, sin tener por esto derecho á indemnización de ninguna clase, y además continuar proveyendo á su alimentación.

Retardo en la salida del buque. Los pasajeros en todos los casos, hecha excepción del fortuito y de la fuerza mayor, tienen derecho á permanecer á bordo y á la alimentación por cuenta del buque hasta los diez días; terminado dicho plazo, si lo solicitan, tienen derecho á la devolución del pasaje.

El artículo no distingue, mas parecenos de justicia que la devolución

se haga deduciendo lo que fuere debido por el tiempo y distancia recorridos. Este criterio es el adoptado por el Código alemán y resuelto por el art. 633 del mismo.

Pero si el retardo fuere debido exclusivamente al capitán, no habrá distinción posible, y éste deberá abonar al pasajero, daños y perjuicios.

Tomada del Código alemán es también la obligación terminante del último párrafo de este artículo, y por tanto, el buque destinado al transporte de pasajeros debe conducirlos directamente al puerto opuesto de su destino, haciendo todas las escalas que tiene marcadas en su itinerario.

Esto mismo es lo que venia realizándose en el derecho consuetudinario.

Art. 699. Rescindido el contrato antes ó después de emprendido el viaje, el capitán tendrá derecho á reclamar lo que hubiere suministrado á los pasajeros. (*Art. 671, párr. 3º, ley alemana.*)

Es equitativo el precepto y nada tenemos que comentar ni que oponer.

Art. 700. 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. 666, ley alemana; 123, belga.*)

El capitán es el jefe de la nave; lo hemos dicho diferentes veces, tantas cuantas ha sido preciso para confirmar el precepto.

El art. 666 del Código alemán dispone que el pasajero está obligado á someterse á todas las órdenes del capitán respecto á la policía de la nave, que en resumen es lo mismo que dispone este artículo.

Art. 701. La conveniencia ó el interés de los viajeros no obligarán ni facultarán al capitán para recalar ni para entrar en puntos que separen al buque de su derrota, ni para detenerse, en los que deba ó tuviese precisión de tocar, más tiempo que el exigido por las atenciones de la navegación.

En el buque no hay más autoridad que el capitán, ni más interés que el colectivo, ni otro propósito que cumplir el fin y objeto del viaje; y como pasajeros y capitán han de cumplir el contrato de fletamento, no hay conveniencia ni interés superior al de todos, de antemano estipulado, convenido y suscrito.

Este es el espíritu del artículo, que hallamos fundamental y justo.

Art. 702. No habiendo pacto en contrario, se supondrá comprendida en el precio del pasaje la manutención de los pasajeros durante el viaje; pero si fuese 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. 121, ley belga; 588, párr. 1º, Cód. italiano.*)

Es una obligación del capitán suministrar los víveres precisos á los pasajeros, cuando en el pasaje no estuviere comprendida la manutención; pero lo general es que sí lo esté.

Art. 703. El pasajero será reputado cargador en cuanto á los efectos que lleve á bordo, y el capitán no responderá de lo que aquél conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, á no ser que el daño provenga de hecho del capitán ó de la tripulación. (*Artículos 673 y 674, ley alemana; 122, belga; 589, párr. 2º, Cód. italiano.*)

El pasajero es responsable, directa y exclusivamente, de los efectos que lleve á bordo, de las infracciones que cometiere con relación á lo dispuesto en la legislación de aduanas, sanidad, etc., etc., y especialmente responsable de la conservación de aquellos que guarde bajo su inmediata y peculiar custodia. El capitán no responde sino de los que le entregase el pasajero y de los daños que él ó la tripulación ocasionaren.

El pasajero tiene ó no derecho de transportar efectos á bordo, según contrato con el naviero, y á la póliza y sus respectivas estipulaciones habrá que atenderse para resolver las dudas.

El Código alemán, en su art. 673, dice, «que el pasajero no tiene que pagar nada aparte del precio del pasaje por el transporte de los efectos que puede llevar con él á bordo, según el contrato, salvo si expresamente se conviniere lo contrario.»

Algo parecido á esto creemos que falta en nuestro Código, para que no se deba á una gracia lo que procede en derecho.

Art. 704. 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 so-

bre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratase del cobro de los fletes. (*Art. 675, ley alemana; 124, belga; 589, párr. 2º, Cód. italiano.*)

A diferencia de lo que ocurre con la carga, el capitán puede retener los efectos pertenecientes al pasajero para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención.

Si para hacer efectivo uno ú otros fuere precisa la venta de aquéllos, gozará de preferencia el capitán sobre los demás acreedores. El depósito y la venta deben hacerse judicialmente. Creemos, á pesar de este artículo, que no será muy frecuente el caso que preceptúa, porque lo corriente es que el flete de pasajeros se pague previamente, según costumbre de las empresas marítimas.

El Código alemán, art. 675, reconoce en el fletante el derecho de prenda sobre los efectos que el pasajero lleve á bordo para el pago del precio del pasaje, pero parecenos que uno y otro Código se ajustan poco á la realidad de las cosas.

Art. 705. En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará 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 art. 612 á propósito de los individuos de la tripulación. (*Art. 676, ley alemana; 125, belga.*)

Igual ó muy parecida obligación supone al capitán el art. 676 del Código alemán.

Además de lo que dispone el caso 10 del art. 612 del presente Código, el capitán debe cumplir cuanto previene la Ley de Registro civil recomendada por nosotros en su respectivo lugar.

Debe también poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado de todo ello, con asistencia de los testigos (pasajeros, ó en su defecto tripulantes) que hubiere á mano.

*
*
*

Terminado cuanto dispone el Código referente al contrato de fletamento, á continuación insertamos el siguiente modelo de póliza de fletamento, no del todo perfecta, aunque sí bastante bien hecha.