

tió aquel engaño indemnizarles íntegramente de ellos (1). Conviniendo á sabiendas el fletante en recibir á su bordo mercaderías de ilícito comercio, se constituye responsable mancomunadamente con el dueño de ellas de todos los perjuicios que se originen á los demás cargadores, y no podrá exigir de aquél indemnización alguna por el daño que resulte á la nave, aun cuando se hubiese pactado (2). Si el fletador abandonare el fletamento sin haber cargado cosa alguna, pagará la mitad del flete convenido, y el fletante quedará libre y quitado de todas las obligaciones que contrajo en el fletamento (3). En los fletamentos á carga general podía cualquiera de los cargadores descargar las mercaderías cargadas, pagando medio flete, el gasto de desestivar y restivar, y cualquier daño que se originare por su causa á los demás cargadores (4). Estos tendrían facultad de oponerse á la descarga, haciéndose cargo de los efectos que se pretendieren descargar, y abonando su importe al precio de la factura de consignación (5). Fletado un buque para recibir su carga en otro puerto, debía presentarse el Capitán al consignatario designado en su contrata; y si éste no le diere la carga, debía dar aviso al fletador, cuyas instrucciones debía esperar, corriendo entretanto las estadías convenidas, ó las que fuesen de uso en el puerto, si no se hizo pacto expreso sobre ellas. No recibiendo el Capitán contestación en el término regular, debía hacer diligencia para hallar flete; y si no lo hallare después que hubiesen corrido las estadías y sobreestadías, debía formalizar su protesta y regresar al puerto donde contrató su fletamento. El fletador debía pagar su flete por entero, descontando el que hubiesen devengado las mercaderías que se hubieren cargado por cuenta de un tercero (6), cuyas disposiciones eran aplicables al buque que fletado de ida y vuelta no se hubiese habilitado con la carga de retorno (7).

- (1) Art. 762 del antiguo Código de Comercio.
- (2) Arts. 833, 263 y 888 de id.
- (3) Arts. 759, 773, 745 y 764 de id.
- (4) Arts. 759, 745 y 765 de id.
- (5) Art. 765 de id.
- (6) Art. 766 de id.
- (7) Art. 767 de id.

Si antes de hacerse la nave á la vela sobreviniere una declaración de guerra entre la nación á cuyo pabellón perteneciere y otra cualquiera potencia marítima, ó cesaran las relaciones de comercio con el país designado en la contrata de fletamento para el viaje de la nave, quedaban por el mismo hecho rescindidos los fletamentos y extinguidas todas las acciones á que pudieran dar lugar (1). Hallándose cargada la nave, debía descargarse á costa del fletador, y éste abonar también los gastos y salarios causados por el equipaje desde que se comenzó á cargar la nave (2). Cuando por cerramiento del puerto ú otro accidente de fuerza insuperable se interrumpiese la salida del buque, subsistía el fletamento sin que hubiese derecho á reclamar perjuicios por una ni por otra parte. Los gastos de manutención y sueldo del equipaje eran considerados avería común (3), quedando en este caso al arbitrio del cargador descargar y volver á cargar á su tiempo sus mercaderías, pagando estadías si retardase la descarga después de haber cesado la causa que entorpecía el viaje (4). Si después de haber salido la nave al mar arribare al puerto de su salida por tiempo contrario ó riesgo de piratas ó enemigos, y los cargadores conviniere en su total descarga, no podría rehusarla el fletante, pagándole el flete por entero del viaje de ida (5). Si el fletamento estuviere ajustado por meses, debería pagarse el importe de una mesada libre, siendo el viaje á un puerto del mismo mar, y dos si estuviere en mar distinto. De un puerto á otro de la Península é islas adyacentes nunca debía pagarse más que una mesada (6). Ocurriendo en viaje la declaración de guerra (7),

- (1) Arts. 771, 668, 712 y 768 del antiguo Código de Comercio.
- (2) Véase arts. 763, 929, 890, 889, 870, 764, 765, 713, 935 y 936 del antiguo Código de Comercio. Acerca de la guerra en su relación con el derecho marítimo, puede consultarse *Estudios sobre el derecho internacional marítimo*, por D. Ignacio de Negrin; Madrid, 1862, pág. 67 y siguientes.
- (3) Art. 769 del antiguo Código de Comercio.
- (4) Art. 770 de id.
- (5) Arts. 768, 710, 935, puntos 3.º y 4.º, y 771 de id.
- (6) Art. 771 de id.
- (7) Acerca de la declaración de guerra y sus efectos inmediatos, véase *Manual de derecho internacional público y privado*, por el Marqués de Olivart; Madrid, 1886, págs. 386 y sigs., y las obras de Fiore, *El derecho internacional codificado y su sanción penal*, 1891, tomo II, págs. 55 y sigs.

cerramiento de puerto (1) ó interdicción de relaciones comerciales, seguirá el Capitán las instrucciones que de antemano haya recibido del fletador, y sea que arribe al puerto que para este caso le estuviere designado, ó sea que vuelva al de su salida, percibirá sólo el flete de ida, aun cuando la nave estuviere contratada por viaje de ida y vuelta (2). Faltando al Capitán instrucciones del fletador, y sobreviniendo declaración de guerra, seguirá su viaje al puerto de su destino, como éste no sea de la misma potencia con quien se hayan roto las hostilidades, en cuyo caso se dirigirá al puerto neutral y seguro que se encuentre más cercano, y aguardará órdenes del cargador, sufragándose los gastos y salarios devengados en la detención como avería común (3). Haciéndose la descarga en el puerto de arribada, se devengará el flete por viaje de ida entero, si estuviere á más de la mitad de distancia entre el de la expedición y el de la consignación. Siendo la distancia menor, sólo se devengaba la mitad del flete (4). Los gastos que se ocasionen en descargar y volver á cargar las mercaderías en cualquier puerto de arribada, eran de cuenta de los cargadores cuando se hubiese obrado por disposición suya ó con autorización del Tribunal (5) que hubiese estimado conveniente aquella operación para evitar daños y avería en la conservación de los efectos (6).

No se debía indemnización al fletador cuando la nave hiciese arribada para una reparación urgente y necesaria en el casco ó en sus aparejos y pertrechos (7); y si en este caso prefiriesen los cargadores descargar sus efectos, debían pagar el flete por entero como si la nave hubiese llegado á su destino,

(1) Acerca de los bloqueos, véase *Manual de derecho internacional público y privado*, por el Marqués de Olivart; Madrid, 1886, págs. 452 y sigs. *Del bloqueo en tiempo de paz*. Véase Fiore, *Derecho internacional codificado y su sanción jurídico*, 1891, tomo II, pág. 51.

(2) Art. 772 del antiguo Código de Comercio.

(3) Véase arts. 780, 772, 713, 769 y 773 de id.

(4) Véase arts. 777, 780, 781 y 774 de id.

(5) El texto primitivo del art. 775 del antiguo Código de Comercio, decía *del Tribunal*; pero debe ser *del juzgado*, con arreglo al decreto de 6 de Diciembre de 1868.

(6) Arts. 999, 1000 y 775 del antiguo Código de Comercio.

(7) Arts. 776, 792, 764, 644 y 971 de id.

no excediendo la dilación de treinta días; y pasando de este plazo, sólo debían pagar el flete proporcional á la distancia que la nave hubiese transportado el cargamento (1). Estando la nave inservible, estaba obligado el Capitán á fletar otra á su costa que recibiere la carga y la porteara á su destino, acompañándola hasta hacer la entrega de ella (2). Si absolutamente no se encontrase en los puertos que estuvieren á treinta leguas de distancia otra nave para fletarla, debía depositarse la carga por cuenta de los propietarios en el puerto de la arribada, regulándose el flete de la nave que quedó inservible en razón de la distancia que la porteo, y no podía exigirse indemnización alguna (3). Si por malicia ó indolencia dejare el Capitán de proporcionar embarcación que transportare el cargamento en el caso prevenido en el art. 777 del antiguo Código de Comercio, podían buscarla y fletarla los cargadores á expensas del anterior fletante, después de haber hecho dos interpelaciones judiciales al Capitán, y éste no podía rehusar la ratificación del contrato hecho por los cargadores, que debía llevarse á efecto de su cuenta y bajo su responsabilidad (4). Justificando los cargadores que el buque quedó inservible y no estaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no podían exigirseles los fletes, y el fletante respondía de todos los daños y perjuicios (5). Esta justificación era admisible y eficaz, no obstante la visita ó fondeo de la nave en que se hubiere calificado su aptitud para emprender el viaje (6). Si por bloqueo ú otra causa que interrumpiera las relaciones de comercio no pudiese arribar la nave al puerto de su destino y las instrucciones del cargador no hubiesen prevenido este caso, arribará el Capitán al puerto hábil más próximo, donde si encontrare persona cometida para recibir el cargamento, se lo entregará, y en su defecto, aguardará las instrucciones del cargador ó bien del consignatario á quien iba dirigido, y obrará según ellas, soportándose los gas-

(1) Art. 776 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 870, 926, 774 y siguientes de id.

(3) Art. 777 de id.

(4) Art. 778 de id.

(5) Arts. 648, 779 y 983 de id.

(6) Art. 779 de id.

tos que este retardo ocasionare como avería común y percibiendo el flete de ida por entero (1). Transcurrido un término suficiente á juicio del Tribunal de Comercio ó Magistrado judicial (2) ó del Juzgado de primera instancia (3) de la plaza á donde se hizo la arribada para que el cargador ó consignatario nombrasen en ella persona que recibiese el cargamento, se decretará su depósito por el mismo Tribunal, pagándose el flete con el producto de la porción del mismo cargamento que debía venderse en cantidad suficiente para cubrirlo (4).

111.—Fletada la nave por meses ó por días, se devengarán los fletes desde el día en que se ponga á la carga, á menos que no haya estipulación expresa en contrario (5). En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, comenzará á correr el flete desde el mismo día, salvo siempre las condiciones que hayan acordado las partes (6). Cuando los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por peso bruto incluyendo los envoltorios, barricas ó cualquiera especie de vaso en que vaya contenida la carga, si otra cosa no se hubiere pactado expresamente (7). Devengan flete las mercaderías que el Capitán haya vendido en caso de urgencia para subvenir á los gastos de carena, aparejamiento y otras necesidades imprescindibles del buque (8). El flete de las mercaderías arrojadas al mar para salvarse de un riesgo, se considerará avería común, abonándose su importe al fletante (9). No se debe flete por las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio ó varamiento, ni de las que fueren presa de piratas ó enemigos (10). Si hubiere percibido adelantado el flete, se devolverá, á menos que no se hubiese estipulado lo contrario (11). Rescatándose el buque ó su

(1) Arts. 772, 773, 774, 769 y 780 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 781 de id.

(3) Arts. 16, 17, 18 y 25 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.

(4) Art. 781 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 782 de id.

(6) Art. 783 de id.

(7) Art. 784 de id.

(8) Art. 785 de id.

(9) Arts. 786 y 948 de id.

(10) Arts. 787 de id.

(11) Arts. 936 y 787 de id.

carga, ó salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia que el buque porteó la carga; y si reparado éste la llevase hasta el puerto de su destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda decidirse sobre la avería (1). Devengan el flete íntegro, según lo pactado en el fletamento, las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por caso fortuito, por vicio propio de la cosa ó por mala calidad ó condición de los envases (2).

No podía ser obligado el fletante á recibir en pago de fletes los efectos del cargamento, estén ó no averiados; pero bien podrían abandonarle los cargadores por el flete los líquidos cuyas vasijas hayan perdido más de la mitad de su contenido (3). Teniendo un aumento natural en su peso ó medida las mercaderías cargadas en la nave, se pagará por el propietario el flete correspondiente á este exceso (4). El fletador que voluntariamente y fuera de los casos de fuerza insuperable á que se refiere el art. 771 del antiguo Código hiciera descargar sus efectos antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero y abonará los gastos de la arribada que se hizo á su instancia para la descarga (5). El flete se debe desde el momento en que se han descargado y puesto á disposición del consignatario las mercaderías (6). No se puede retener á bordo el cargamento á pretexto de recelo sobre falta de pago de los fletes; pero habiendo justos motivos para aquella desconfianza, podía el Tribunal de Comercio (7), y desde que se abolieron estos Tribunales el Juzgado de primera instancia (8), á petición del Capitán, autorizar la intervención de los efectos que se descarguen hasta que se hayan pagado los fletes (9). Fuera de los casos exceptuados en las disposiciones precedentes, no estaba obligado el fletante á soportar disminución alguna en los fletes

(1) Arts. 921, 922 á 928, 936, 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 8.ª, 12.ª y 935 al fin, y 788.

(2) Arts. 622 y 789 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 790 de id.

(4) Art. 791 de id.

(5) Arts. 776, 999, 1000 y 792.

(6) Arts. 290 y 793 de id.

(7) Art. 794 de id.

(8) Decreto de 6 de Diciembre de 1868, arts. 16, 17 y 18.

(9) Arts. 674 y 794 del antiguo Código de Comercio.

devengados con arreglo á la contrata del fletamento (1). La capa debía satisfacerse en la misma proporción que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones y modificaciones á que están sujetos éstos (2). El cargamento está especialmente obligado á la seguridad del pago de los fletes devengados en su transporte (3). Hasta cumplido un mes de haber recibido el consignatario la carga, conserva el fletante el derecho de exigir que se venda judicialmente la parte de ella que sea necesaria para cubrir los fletes, lo cual se verificará también aun cuando el consignatario se constituya en quiebra. Pasado aquel término, los fletes se considerarán en la clase de un crédito ordinario, sin preferencia alguna. Las mercaderías que hubiesen pasado á tercer poseedor después de transcurridos los ocho días siguientes á su recibo, dejan de estar sujetas á esta responsabilidad (4).

(1) Art. 795 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 737, 9.º y 796 id.

(3) Art. 797 de id.

(4) Art. 350 de la ley de Enjuiciamiento sobre los negocios y causas de Comercio de 24 de Julio de 1830, y 229, 231, 798, 991 y 995 del antiguo Código de Comercio.

CAPÍTULO II

Del contrato de fletamento, según el vigente Código de Comercio.

Consideraciones generales.

112.—Los transportes por mar constituyen la base de las especulaciones del comercio marítimo, recaen sobre dos objetos distintos, que son, mercancías y personas, dando lugar á la celebracion de los contratos que reciben el nombre de *fletamento* propiamente dicho, cuando se trata del transporte de géneros ó efectos comerciales, y de *pasaje* cuando se refiere al transporte de viajeros. El Código antiguo, redactado en una época en que no habían tomado gran incremento los transportes de personas, se ocupó únicamente de fijar la doctrina jurídica acerca del contrato de fletamento. El vigente Código, después de reproducirla con algunas modificaciones importantes, establece por primera vez las reglas que deben observarse para el transporte de viajeros, determinando los derechos y obligaciones que nacen del contrato celebrado entre éstos y el Capitán, así como los modos de asegurar su cumplimiento.

Las modificaciones que el Código vigente introduce en el contrato de fletamento, tienen por objeto aclarar algunos puntos que dan lugar á duda en el antiguo, y poner en armonía esta parte de la legislación mercantil con la práctica seguida en las demás naciones marítimas.

Aunque por regla general el flete sólo se devenga si el transporte se realiza en los términos pactados y llegan las mercancías al puerto de su destino, existen algunas excepciones á este principio. Una de ellas recae sobre las mercaderías