

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

que el Capitán hubiere vendido durante el viaje para atender á necesidades imprescindibles del buque ó de la carga. El Código antiguo consigna esta excepción declarando que las mercaderías vendidas devengan flete, fundándose en que el cargador recibe el valor de ellas por vía de indemnización. Mas, como según las reglas y prácticas del comercio marítimo, el importe de esta indemnización varía según que el buque llegue al puerto de su destino ó perezca en el viaje, también debe ser diferente el flete devengado en cada uno de estos casos. Existe, por lo tanto, un notable vacío en esta parte de nuestra legislación marítima, que el vigente ha procurado llenar, inspirándose en los principios generales de justicia y en los especiales del contrato de fletamento, estableciendo primeramente las reglas sobre la estimación de las mercaderías vendidas que ha de abonarse al cargador y á continuación las correspondientes al pago del flete, según que el buque llegue al puerto de su destino ó se pierda antes de llegar.

En el primer caso, se presume que el cargador habría obtenido de las mercancías vendidas todo el lucro que se proponía, y que por un cálculo racional, sería el mismo que realmente consiguieron los dueños de las mercancías análogas que arribaron al puerto de su destino. En el segundo caso, esto es, si el buque se perdiere, se presume que el cargador no ha podido alcanzar lucro alguno, aunque las mercancías no se hubiesen vendido durante el viaje. La indemnización debe, pues, fijarse según el éxito de la expedición. En su consecuencia, si fuere favorable, se abonará al cargador el precio que obtengan las mercancías de la misma clase que se vendan en el puerto de su destino; y si fuere desgraciado, el valor que hubieren obtenido en venta las expropiadas durante el viaje, al precio corriente.

Con sujeción á este criterio se fijan las reglas para el pago del flete. Así es que cuando el cargador obtiene todo el lucro que esperaba alcanzar por medio del contrato de transporte, la justicia exige que pague el flete por entero; pero cuando se ve privado de la utilidad que había calculado, la equidad aconseja que sólo abone una parte del flete convenido, la cual consistirá en la que corresponda á la distancia recorrida por el buque.

A mayores dudas da lugar el derecho antiguo, en lo que toca al pago del flete de las mercaderías arrojadas al mar, para salvarse de un riesgo, siendo además poco equitativa y contradictoria con los principios fundamentales de este contrato, pues adjudica al naviero ó Capitán el flete por entero, cuando realmente no lo ha devengado. Para desvanecer tales dudas y rectificar esta injusticia, el Código vigente consigna el principio general de que las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común, no devengan flete alguno; lo cual quiere decir que, si se hubiese pagado anticipadamente, podrá reclamarse su devolución, á no haber pacto en contrario. Y como el fletante sufre una pérdida motivada por un riesgo común, es justo que sea indemnizado de ella en su límite natural y sin obtener lucro ó beneficio; por cuya razón se considera como avería gruesa el flete pactado, en proporción á la distancia que hubiera corrido el buque cuando fueron arrojadas las mercaderías.

Con el mismo propósito de resolver otras dudas relativas al caso en que el buque fuere apresado ó naufragare, se declara de un modo terminante que el Capitán contribuirá por sí, es decir, como mandatario del naviero, á la avería gruesa, por lo invertido en el rescate y salvamento de la carga, en justa compensación del flete que percibe por las mercaderías rescatadas ó salvadas.

En orden á los derechos que tiene el Capitán para exigir del consignatario que reciba el cargamento y pague el flete, el antiguo consigna varias disposiciones inspiradas en la necesidad de facilitar las operaciones del comercio marítimo y de asegurar el pago del flete y demás gastos que afectan á las mercaderías transportadas. Tales son: la que autoriza al Capitán para solicitar el depósito de las mismas, cuando desconfiare del pago de aquellas responsabilidades, y la venta de la parte necesaria, en el caso de que ofreciesen riesgo de deterioro; la que faculta al Capitán, cuando el consignatario rehusare recibir el cargamento, para solicitar del Tribunal la venta del mismo ó de la parte necesaria para el pago del flete y demás gastos, depositando el remanente, si lo hubiere, y con reserva del derecho de reclamar el déficit, si lo vendido no alcanzare á cubrir

su crédito, y la que reduce á un solo término los dos que señala el Código antiguo para exigir la venta de las mercaderías transportadas, despues de verificada la entrega al consignatario; cuyo término se fija en veinte días, siempre que las mercaderías continuen en poder del cargador ó del consignatario, quedando libres de toda responsabilidad si hubieren pasado á un tercero, en virtud de un título justo que produzca transmisión de dominio.

Con el propio fin de evitar dudas y cuestiones en una materia tan difícil y complicada, el vigente reproduce y amplía con notable claridad toda la doctrina del Código antiguo acerca de la rescisión del contrato de fletamento, completándola con la aplicación de los principios y reglas establecidas al tratar de la rescisión de las contratas celebradas entre el Capitán y los individuos de la tripulación. Y así como se rescinden estas contratas cuando un obstáculo independiente de la voluntad de las partes hace imposible la realización del viaje, de igual modo se rescinde el contrato de fletamento cuando una fuerza mayor se opone á que el transporte se verifique. En estos casos, que son los mismos expresados al tratar de las contratas de los individuos de la tripulación, el contrato de fletamento queda completamente rescindido, extinguiéndose todas las acciones que de él puedan originarse entre el Capitán y los cargadores, de cuya cuenta serán los gastos de la carga y descarga de las mercancías. Esta rescisión se verifica por ministerio de la ley, y produce todos sus efectos sin necesidad de reclamación de ninguna de las partes contratantes; más para que tengan lugar, es preciso que los hechos que la motivan hayan ocurrido antes de hacerse á la mar el buque desde el puerto de salida.

Finalmente; con objeto de facilitar las operaciones que exige el servicio marítimo, y de acuerdo con la legislación y práctica observada en los principales pueblos, el Código vigente introduce algunas reformas en la parte relativa al documento que firma el Capitán, confesando haber recibido las mercaderías y que se llama *conocimiento*. Estas reformas consisten: primero, en permitir que se extiendan los conocimientos al portador, los cuales se transferirán por la entrega material de los

mismos, y producirán iguales efectos que los extendidos á la orden y los nominativos; segundo, en exigir que se saquen cuatro ejemplares del conocimiento primordial, de igual tenor y firmados por el Capitán y cargador, de los cuales conservará dos el Capitán, uno para sí y otro para el naviero, y entregará los otros dos al cargador, con objeto de que uno le sirva de resguardo y pueda remitir el otro al consignatario, sin perjuicio de que se extiendan cuantos crean necesarios los interesados; pues al cargador podrá convenir hacer uso de alguno con objeto de asegurar los efectos transportados, ó también para enajenar éstos durante el viaje; tercero, en atribuir al conocimiento extendido con sujeción á las formalidades legales una fe completa y absoluta para resolver todas las cuestiones que se promuevan entre los interesados en la carga, sin admitirseles prueba en contrario, y también entre los cargadores y los aseguradores, para justificar el hecho del embarque y la cantidad y la calidad de las mercaderías, siempre que éstos no puedan oponer otras justificaciones; y cuarto, en fijar el orden con que deben atenderse las reclamaciones que formularen diferentes personas sobre los mismos efectos, en virtud de conocimientos expedidos bajo distintas formas. Naturalmente, la preferencia debe darse en este caso al que no ofrezca duda alguna; y versando la contienda entre diversos ejemplares expedidos al portador, ó que siéndolo á la orden, vinieren endosados á diferentes consignatarios, como que deben llevar en sí la condición de que los segundos ejemplares no valgan sino en defecto de los primeros, la regla general es que se atienda á éstos, prescindiendo de los demás. Casos hay, sin embargo, en que la existencia de los dobles ejemplares en manos de distintas personas, que se atribuyen el carácter de consignatarios, revela un abuso ó produce fundada incertidumbre, y entonces el Capitán debe suspender la entrega del cargamento y ponerlo á disposición del Tribunal para que señale la persona que deba recibirlas.

Los contratos celebrados para el transporte de personas por mar, en buques de vela ó de vapor, eran tan poco frecuentes á la promulgación del Código de Comercio antiguo, que éste pudo prescindir de consignar los principios generales porque

debían regirse, á falta de pactos especiales; cuyo vacío ha suplido hasta ahora la costumbre observada por la generalidad de los Capitanes ó patrones de buques. Mas el gran desarrollo que ha tomado la navegación marítima destinada al transporte de viajeros, la duración de los viajes y el alto precio de los pasajes, exigen que la insegura y diversa legislación consuetudinaria sea sustituida por la más clara y permanente del precepto escrito y promulgado por el legislador. Satisfaciendo esta exigencia, á todas luces justísima, el vigente Código consigna una serie de reglas, que deberán observar el Capitán ó naviero y los pasajeros en el cumplimiento del contrato de transporte, cuando no existan otras previamente establecidas y aceptadas que obligen á dichas personas en cada caso particular.

Estos contratos suelen celebrarse pagando anticipadamente el precio del pasaje; pero cuando esto no suceda y un pasajero entre en el buque con el propósito de ser transportado al punto á que éste se dirige, sin haberse ajustado ni satisfecho el precio, abonará el que fije el Tribunal, previa declaración de peritos.

El transporte puede convenirse á favor de una persona determinada ó sin designación de ésta; en el primer caso, es intransmisible el pasaje sin la anuencia del Capitán; en el segundo, cabe libremente la cesión del mismo á otra persona. Pero en cualquiera forma que se verifique, debe el viajero hallarse á bordo del buque á la hora prefijada para la salida y permanecer en él, y no podrá bajar á tierra ó trasladarse á otra embarcación sin permiso del Capitán, pues de lo contrario, si no volviere oportunamente á bordo, perderá el precio del pasaje.

Ocurren circunstancias fortuitas ó casos de fuerza mayor independientes de la voluntad del Capitán y del pasajero, que hacen imposible el cumplimiento del contrato entre los mismos celebrado; entonces, la rescisión es el remedio más natural y justo. El Código vigente ha previsto alguna de estas hipótesis, fijando la situación respectiva de cada una de las partes, y los derechos y obligaciones que le corresponden.

Así, por ejemplo, el fallecimiento del viajero antes de em-

prender el viaje produce la rescisión del contrato, devengando sólo la mitad del pasaje, que, en el caso de no ser sustituido por otro, habrán de pagar los herederos de aquél, si no estuviere satisfecho, pues si lo estuviere, el Capitán restituirá la mitad de lo que hubiere percibido, quedando fuera de este cómputo el importe de los gastos de manutención que pudieran estar comprendidos en el pasaje, y que han de ser devueltos á los herederos. De igual modo la interrupción ó suspensión indefinida del viaje, antes ó después de la salida del buque, anula los efectos del contrato, y en su consecuencia, quedan libres el Capitán y el pasajero en sus respectivas obligaciones, y sin derecho á indemnización alguna, salvo la devolución del precio del pasaje que el viajero hubiere pagado, y el abono que éste debe hacer al Capitán de los suministros que le hubiere hecho. No obstante, y por analogía con lo dispuesto respecto del contrato de fletamento, si la interrupción tuviese lugar una vez comenzado el viaje, sólo se devenga el precio correspondiente á la distancia recorrida, á menos que, procediendo de inhabilitación del buque, se conformase el pasajero en esperar la reparación, debiéndose entonces el pasaje por entero, sin aumento ni disminución alguna.

El pasajero debe costearse la alimentación durante el viaje. Tal es la regla general. Para que esta obligación recaiga sobre el Capitán, es necesario que conste de una manera auténtica, ó que sobrevengan accidentes imprevistos que priven á los pasajeros de las provisiones que llevarán consigo para su alimento; en este último caso, y en cualquiera otro de verdadera necesidad, el Capitán deberá suministrar al pasajero los víveres precisos para su manutención por un precio justo y equitativo, aunque para ello tuviera que expropiar á los pasajeros que los tuvieran sobrantes.

Si bien el Capitán tiene por la ley el carácter de jefe del buque y por consiguiente de todas las personas que se hallen á bordo, se ha creído conveniente declarar que los pasajeros deben someterse á las disposiciones que dicte en todo lo relativo á la conservación del orden, y que no tienen derecho para obligarle á entrar en puertos no comprendidos en el viaje, ni á detenerse más tiempo del necesario. Por este mismo carácter

de que la ley reviste al Capitán, debe autorizar los actos consiguientes al fallecimiento de un pasajero á bordo, sepultura de su cadáver y custodia de los efectos y documentos de su propiedad.

Por último, si el pasajero llevare equipaje ú otros objetos á bordo, se considerará como cargador respecto á ellos; y en este sentido quedará sujeto á las disposiciones del Código sobre el transporte de mercancías por mar. Pero si prefiriese conservar bajo su inmediata y peculiar custodia dichos efectos, no tendrá derecho á indemnización alguna en el caso de pérdida ó de avería, á no ser que una y otra fueren causadas voluntariamente por el Capitán ó la tripulación con ánimo de perjudicar al pasajero. De todos modos, el equipaje y cuantos efectos llevase consigo el pasajero, quedan especialmente obligados al pago del pasaje y de los gastos de manutención; y por analogía con lo que ocurre en el contrato de transportes terrestres, queda autorizado el Capitán para retenerlos hasta que se halle satisfecho de su crédito, el cual gozará de preferencia en el caso de procederse á la venta de aquéllos por disposición del Tribunal.

Derecho vigente.

§ 1.º—De las formas y efectos del contrato del fletamento.

113.—El contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa ó no pueda, por dos testigos á su ruego. La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes: 1.ª La clase, nombre y porte del buque. 2.ª Su pabellón y puerto de matrícula. 3.ª El nombre, apellido y domicilio del Capitán. 4.ª El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratase el fletamento. 5.ª El nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato. 6.ª El puerto de carga y descarga. 7.ª La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y á conducir,

ó si es total el fletamento. 8.ª El flete que se haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje, ó un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento, ó de cualquiera otro modo que se hubiere convenido. 9.ª El tanto de capa que se haya de pagar al Capitán. 10. Los días convenidos para la carga y descarga. 11. Las estadías y sobreestadías que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar (1).

Si se recibiere el cargamento sin haber firmado la póliza, el contrato se entenderá celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento, único título, en orden á la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador (2).

Las pólizas del fletamento contratado con intervención del corredor que certifique la autenticidad de las firmas de los contratantes por haberse puesto en su presencia, harán prueba plena en juicio; y si resultare entre ellas discordancia, se estará á la que concuerde con la que el corredor deberá conservar en su registro, si éste estuviere con arreglo á derecho.

También harán fe las pólizas aun cuando no haya intervenido corredor, siempre que los contratantes reconozcan como suyas las firmas puestas en ellas.

No habiendo intervenido corredor en el fletamento ni reconociéndose las firmas, se decidirán las dudas por lo que resulte del conocimiento, y, á falta de éste, por las pruebas que suministren las partes (3).

Los contratos de fletamento celebrados por el Capitán en ausencia del naviero, serán válidos y eficaces aun cuando al celebrarlos hubiera obrado en contravención á las órdenes é instrucciones del naviero ó fletante; pero quedará á éste expedida la acción contra el Capitán para el resarcimiento de perjuicios (4).

Si en la póliza del fletamento no constare el plazo en que

(1) Art. 652 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 653 de id.

(3) Art. 654 de id.

(4) Art. 655 de id.

hubieren de verificarse la carga y la descarga, se seguirá el uso del puerto donde se ejecuten estas operaciones. Pasado el plazo estipulado ó el de costumbre, y no constando en el contrato de fletamento cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el Capitán á exigir las estadías y sobreestadías que hayan transcurrido en cargar y descargar (1).

Si durante el viaje quedare el buque inservible, el Capitán estará obligado á fletar á su costa otro en buenas condiciones que reciba la carga y la portee á su destino, á cuyo efecto tendrá obligación de buscar buque, no sólo en el puerto de arribada, sino en los inmediatos hasta la distancia de 150 kilómetros.

Si el Capitán no proporcionare, por indolencia ó malicia, buque que conduzca el cargamento á su destino, los cargadores, previo un requerimiento al Capitán para que en término improrrogable procure flete, podrán contratar el fletamento acudiendo á la Autoridad judicial en solicitud de que sumariamente apruebe el contrato que hubieren hecho.

La misma Autoridad obligará por la vía de apremio al Capitán á que, por su cuenta y bajo su responsabilidad, se lleve á efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si el Capitán, á pesar de su diligencia, no encontrare buque para el flete, depositará la carga á disposición de los cargadores, á quienes dará cuenta de lo ocurrido en la primera ocasión que se le presente, regulándose en estos casos el flete por la distancia recorrida por el buque, sin que haya lugar á indemnización alguna (2).

El flete se devengará según las condiciones estipuladas en el contrato, y si no estuvieren expresas ó fueren dudosas, se observarán las reglas siguientes:

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

2.^a En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, empezará á correr el flete desde el mismo día.

(1) Art. 656 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 657 de id.

3.^a Si los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por el peso bruto, incluyendo los envases, como barricas ó cualquier otro objeto en que vaya contenida la carga (1).

Devengarán flete las mercancías vendidas por el Capitán para atender á la reparación indispensable del casco, maquinaria ó aparejo, ó para necesidades imprescindibles y urgentes.

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

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

2.^o Si el buque se perdiere, al que hubieran obtenido en venta las mercaderías.

La misma regla se observará en el abono del flete, que será entero si el buque llegare á su destino, y en proporción de la distancia recorrida, si se hubiere perdido antes (2).

No devengarán flete las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común; pero su importe será considerado como avería gruesa, contándose aquél en proporción á la distancia recorrida cuando fueron arrojadas (3).

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

Si se hubiere recibido el flete por adelantado, se devolverá, á no mediar pacto en contrario (4).

Rescatándose el buque ó las mercaderías, ó salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia recorrida por el buque porteadando la carga; y si, reparado, la llevare hasta el puerto de destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda sobre la avería (5).

Las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por vicio propio ó mala calidad ó condición de los envases, ó por

(1) Art. 658 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 659 de id.

(3) Art. 660 de id.

(4) Art. 661 de id.

(5) Art. 662 de id.