

vegación bajo un aspecto favorable para él y poco conforme á la verdad. Así el informe es objeto de una comprobación que se hace por medio del interrogatorio de las gentes de la tripulación y de los pasajeros, arts. 246 y 247 del Cód. de comercio. La fuerza probatoria del informe varía según que la comprobación se ha verificado ó no.

El informe comprobado hace prueba de los hechos que acredita contra el capitán, salvo para los interesados rendir la prueba contraria por todos los medios (art. 249). Cuando el informe no ha sido comprobado no puede invocarse en descargo del capitán, pero hace prueba en su contra. Sin embargo, no se puede exigir lo imposible y cuando el capitán se ha salvado solo en caso de naufragio ó cuando los pasajeros ó las gentes de la tripulación rehusan responder al interrogatorio, el informe no comprobado tiene la misma fuerza probatoria que si se hubiera hecho la comprobación, art. 247 del Cód. de comercio.

Cuando el capitán no rinde el informe de mar, hace un informe irregular ó no lo hace sino 24 horas después de la llegada, se presume que ha causado por su culpa los accidentes sobrevenidos durante el viaje; esta presunción puede ser destruida por la prueba contraria.

El propietario de un navío puede usarlo él mismo: por ejemplo, puede entregar mercancías al capitán y encargarlo de trasportarlas al puerto de destino para venderlas allí, puede consagrar su embarcación á la pesca, hacerle comprender viajes con un fin científico ó de recreo. Pero más á menudo el propietario de un navío lo aprovecha, alquilándolo á otras personas, para que sus mercancías sean trasportadas en él. El alquiler de los navíos se llama *fletamento* ó *carta-partida*.

CAPITULO IV

DEL FLETAMENTO (1).

861. El propietario de un navío, como el de cualquiera otra cosa, puede usarlo él mismo: por ejemplo, puede entregar mercancías al capitán y encargarlo de trasportarlas al puerto de destino para venderlas allí, puede consagrar su embarcación á la pesca, hacerle comprender viajes con un fin científico ó de recreo. Pero más á menudo el propietario de un navío lo aprovecha, alquilándolo á otras personas, para que sus mercancías sean trasportadas en él. El alquiler de los navíos se llama *fletamento* ó *carta-partida*.

El nombre de *fletamento* es mucho más usado; la denominación de *nolisement*, que no parece haber tenido jamás curso sino en el Mediterráneo, está casi abandonada. En cuanto á la de *carta-partida* es anfibológica; esta expresión designa más bien el escrito destinado á comprobar el contrato de fletamento que este contrato mismo (núm. 864). Sirviéndose de la palabra *fletamento*, se entiende por flete el alquiler del navío, el que da en alquiler el navío es el naviero ó fletante (*freteur*) y se llama fletador (*affreteur*) aquel á quien se alquila.

En realidad el Código de comercio coloca bajo el nombre de fletamento dos contratos diferentes. El propietario de un navío conviene á veces en que pondrá, mediante un

(1) Arts. 273 á 310 del Cód. de Comercio francés y 727 á 920 del de México

alquiler, la totalidad ó una parte proporcional de su navío á disposición de una persona que hará de él un uso determinado; hay aquí un alquiler de cosas. Frecuentemente también el propietario de un navío se compromete con cierto número de personas á hacer trasportar sus mercancías en su buque: hay entonces un contrato análogo al contrato de transporte por tierra, es un alquiler de obra, que no tiene más del alquiler de cosas sino que el fletador toma en consideración el buque, por lo mismo que los riesgos de la navegación varían con la edad y el modo de construcción del navío. El Código de comercio no ha establecido entre estas dos especies de fletamento sino diferencias poco numerosas.

Un navío puede también emplearse en el transporte de las personas. Pero nuestras leyes han guardado silencio respecto del contrato celebrado entre el propietario de la embarcación y cada pasajero (1).

862. *Diferentes especies de fletamento.* El fletamento es total ó parcial, según que tiene por objeto el navío entero ó una parte de él. Desde otros puntos de vista, puede hacerse por viaje, por un tiempo limitado, por mes, por tonelada, por quintal, á destajo (arts. 273, 275 y 286 del Cód. de comercio) (2) El fletamento es *por viaje*, cuando las partes convienen en un flete por todo el viaje, cualquiera que sea su duración. El viaje puede comprender sea la ida ó la vuelta, sea á la vez la una y la otra. En este último caso hay unas veces un flete único pagadero sobre el flete de regreso; otras, dos fletes distintos. Es *por un tiempo determinado*, cuando el flete se fija para el empleo del navío hasta tal época. Es *por mes*, cuando el flete se estipula á tanto por mes. Es *á destajo*, cuando el flete se fija para el

(1) *Contra:* Arts. 768 á 780 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 727 frs. VII y VIII del Cód. de Comercio de México.

trasporte de las mercancías en bloc, sin que establezca una proporción entre el monto del flete y la duración del viaje y el peso ó volumen de las mercancías. El fletamento es *por quintal ó por tonelada*, cuando el flete es de tanto por quintal ó por tonelada de mercancías. Es necesario distinguir la *tonelada de capacidad* de la *tonelada de flete*. La tonelada de capacidad es una medida que sirve para fijar la capacidad (ó tonelaje de los navíos, núm. 814). La tonelada de flete de que se trata aquí es una medida de peso y de volumen. Un navío no puede trasportar mercancías más allá de cierto peso y de cierto volumen. Se comprende, pues, que para la fijación del flete se tengan en cuenta á la vez el peso y el volumen; esto es lo que se hace en el fletamento por tonelada. La tonelada es, en principio, el peso de un metro cúbico de agua, ó sean 1000 kilogramos, jamás representa la tonelada un peso más elevado. Pero ciertas mercancías pesan menos de 1000 kilogramos con el volumen de un metro cúbico; no sería justo que estas mercancías estorbosas pagasen tan poco como las mercancías de un peso igual con un volumen inferior; hay por consiguiente mercancías para las cuales la tonelada representa menos de 1000 kilogramos. Hasta 1861, la composición de la tonelada en kilogramos para cada especie de mercancías variaba según los puestos. Un decreto de 25 de Agosto de 1861, ha fijado uniformemente para todos los puertos la composición de la tonelada de flete; según la naturaleza de las mercancías, es de un peso que varía de 150 á 1000 kilogramos.

El fletamento se hace también pura y simplemente ó á carga completa. Es puro y simple, cuando el contrato debe subsistir, aun cuando el armador no completa el cargamento. Se dice *á carga completa*, cuando se conviene en que el contrato será resuelto, si el fletador no logra, en el plazo fijado por la convención, ó el uso completar el cargamento. En general, este se reputa completo con solo que

las mercancías que hayan de transportarse forman las tres cuartas partes del lleno del navío (1).

863. *Quién puede fletar un navío.*—Un navío puede ser fletado por el propietario. Puede serlo también, ya por el capitán de acuerdo con el propietario en el lugar del domicilio de éste, ya por sólo el capitán fuera de este lugar (art. 232 del Cód. de comercio) (2). El fletamento concluido por el capitán en nombre del propietario obliga á éste conforme á los principios del mandato. El capitán no está obligado hacia los fletadores sino en caso de falta cometida por él.

Resulta de aquí que la palabra *fletante* que emplearemos, designa al propietario del navío; él sólo está obligado como tal; el capitán no es sino su agente.

El fletante y los fletadores pueden sin duda ponerse directamente en relación los unos con los otros; pero son frecuentemente aproximados por corredores marítimos (núm. 800); así sucede sobre todo para los fletamientos *á carga completa*: núm. 862, *in fine*.

El capitán puede hacer poner en tierra las mercancías cargadas en el navío, sin que haya habido contrato de flete. Si no usa de esta facultad, tiene el derecho de reclamar el flete de estas mercancías al más alto precio pagado en el mismo lugar por mercancías de igual naturaleza (núm. 292 del Cód. de comercio).

El flete es un acto de comercio, como todos los contratos marítimos (núm. 35). Se ha admitido (pág. 77 núm. 35) que tiene este carácter para el fletador, aun cuando este haga transportar objetos para su uso personal (3).

864. *Prueba del fletamento.*—*Carta-partida.*—El Código exige un escrito para la prueba del fletamento, como

(1) Arts. 733, 745 y 764 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 727 fr. IV y 730 del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 75, fr. XV del Cód. de Comercio de México.

para la de todos los contratos marítimos (art. 273 del Cód. de comercio). Este escrito puede ser instrumento público ó privado. Pero como el escrito no se exige para la validez misma del contrato, puede hacerse por la confesión ó el juramento. La prueba testimonial y las presunciones humanas están excluidas (1).

El instrumento que comprueba el fletamento se llama *carta-partida*. Esta expresión proviene de un uso muy antiguo. En otro tiempo, cuando se había hecho un escrito para hacer constar una convención, el original (ó carta) era dividido de arriba abajo en dos partes y cada contratante tomaba una; en caso de cuestión, se aproximaban las dos partes del original, á fin de establecer lo que se había convenido.

Generalmente no se otorga carta-partida sino para el fletamento total. Para los fletamientos parciales, el conocimiento reemplaza la carta-partida (2); se llama así el escrito entregado por el capitán para acreditar la entrega de las mercancías á bordo. El conocimiento supone el contrato de fletamento, por lo mismo que acredita que este contrato ha recibido un principio de ejecución por la entrega de las mercancías á bordo. Al mismo tiempo que comprueba este hecho, el conocimiento recuerda las cláusulas esenciales del contrato de fletamento; así es que el conocimiento reemplaza la carta-partida para los fletes parciales que corresponden al contrato de transporte por tierra. Por lo demás, aun para los fletamientos de la totalidad de un navío, se extienden conocimientos cuando el fletador fleta á su vez el navío para transportar mercancías en él. Los conocimientos no constituyen doble empleo con la carta-partida: desde luego prueban algo más la entrega de las mercancías á bordo; además, no son útiles solamente desde el

(1) Arts. 727, 795 y 812 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 728 del Cód. de Comercio de México.

punto de vista de la prueba; sirven también particularmente para constituir en prenda las mercancías mientras están en curso de viaje. (V. núm. 869.)

865. El Código de comercio no se ha limitado á exigir un escrito para acreditar el contrato de fletamento; ha indicado también (art. 273) las principales enunciaciones que hay que insertar en la carta-partida. Por lo demás, entre estas enunciaciones hay unas que, no siendo esenciales, pueden ser suplidas por medio de los usos á que el Código mismo se refiere para varias cuestiones. Según el art. 273, la carta-partida enuncia:

1. *El nombre y tonelaje del navío* (1).
2. *El nombre del capitán* (2).
3. *Los nombres del fletante y del fletador* (3).
4. *El lugar y tiempo convenidos para la carga y la descarga* (4).

Los días convenidos ó fijados por el uso para la carga ó para la descarga se llaman *días de parada*. Cuando ellos no se verifican en los plazos, el fletante esta obligado á pagar daños y perjuicios que se llaman *sobreparadas* que son de un tanto por día de retardo. En caso de retardo excepcional, se deben daños y perjuicios llamados *contra-sobreparadas*. (V. núm. 879.)

5. *El precio del flete ó barcaje* (5).
6. *Si el fletamento es total ó parcial* (6).
7. *La indemnización convenida para el caso de retardo* (7).

Se insertan frecuentemente en la carta-partida cláusulas

(1) Arts. 727, frs. I y VII del Cód. de Comercio de México.
 (2) Art. 727 fr. III del Cód. de Comercio de México.
 (3) Art. 727, frs. IV y V del Cód. de Comercio de México.
 (4) Art. 727 frs. VI y X del Cód. de Comercio de México.
 (5) Art. 727, fr. VIII del Cód. de Comercio de México.
 (6) Art. 727, fr. VIII del Cód. de Comercio de México.
 (7) Art. 727, fr. XI del Cód. de Comercio de México.

las accesorias, tales como las que conciernen á la *capa del capitán* (núm. 880) (1) ó la cláusula: *las averías á los usos y costumbres del mar*, etc. (núm. 880).

866. *De las obligaciones del naviero ó fletante*. El Código ha tratado del caso en que el naviero se encarga de transportar mercancías en el navío. El naviero está obligado: 1º á poner el navío fletado á disposición del fletador; 2º á tenerlo en buen estado de navegabilidad; 3º á recibir las mercancías á bordo y abarrotarlas convenientemente; 4º á entregar un conocimiento; 5º á transportar las mercancías en los plazos fijados y prestarles los cuidados necesarios á su conservación; 6º á entregar las mercancías á quien tenga derecho en el lugar de su destino; 7º á responder, como todo porteador, de la pérdida ó averías de las mercancías y del retardo. Son necesarias algunas explicaciones sobre cada una de estas obligaciones.

867. 1º *Obligación de poner el navío á disposición del fletador*.—Importa, particularmente desde el punto de vista de esta obligación, distinguir entre el fletamento total y el fletamento parcial. En caso de fletamento parcial, el fletador no puede, á menos de una convención contraria, exigir que se ponga á su disposición una parte determinada del navío. En caso de fletamento total, el naviero debe dejar al fletador el navío entero. Entonces, aunque el cargamento no estuviera completo, el naviero no podría tomar, sin consentimiento del fletador, un cargamento suplementario. Si lo hiciera, el fletador podría hacer descargar las mercancías ó á falta de descarga, el beneficio del flete correspondiente á estas mercancías pertenecería al fletador que tiene derecho al goce exclusivo del navío. El naviero no puede, en principio, quejarse de que el cargamento no

(1) Art. 727, fr. IX del Cód. de Comercio de México.

está completo, puesto que *el vacío le es pagado como si no existiese* (art. 288, párrafo 1) (1).

2º *Obligación de tener el navío en buen estado de navegabilidad.* El naviero debe hacer que su nave se halle en estado de soportar el mar á la partida y que permanezca en ese estado hasta la llegada á su destino. ¿Qué sucede cuando el navío no se halla en estado de navegar á la partida ó se inutiliza posteriormente?

Cuando se prueba que el navío no estaba, al tiempo de la partida, en situación de navegar, el capitán, según el art. 297, *pierde su flete y responde de los daños y perjuicios* al fletador (2). Esta doble pena pecuniaria que hiere al naviero se explica cuando el navío no puede llegar al puerto de destino. Pero ¿se la debe aplicar aun cuando, á causa de las reparaciones que ha sufrido en el curso de la ruta, el navío termine su viaje? Es natural que, en razón del retardo, se deban siempre daños y perjuicios; pero parece exorbitante privar al naviero del flete, cuando su objeto se ha alcanzado. Sin embargo, no haciendo distinción el art. 297, la jurisprudencia admite esta solución rigurosa.

Cuando el navío que ha partido en buen estado se inutiliza por un accidente de mar (núm. 296), las cosas deben pasar de otro modo, no hay ninguna culpa que reprochar al naviero. Es necesario distinguir entonces, según que el navío puede ó no ser reparado. Si la reparación del navío es posible, el capitán debe hacerla ejecutar y el fletador en principio, debe esperar que se haga; si quisiera retirar las mercancías, como entonces la ruptura del viaje se verificaría por su voluntad, debería el flete completo (arts. 296, párrafo 1, y 293). Si, al contrario, la reparación no es posible (lo que es un caso de innavegabilidad), el capitán está obligado á alquilar otro navío (art. 296, párrafo 2) pa-

(1) Arts. 744 á 747 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 686, fr. IV, 692, fr. V y 732 del Cód. de Comercio de México.

ra transportar en él las mercancías hasta su destino. Es posible que el capitán llegue entonces á alquilar otro navío ó que no lo consiga. ¿Cuáles son en estos casos, las obligaciones del fletador? *Si el capitán no encuentra un segundo navío que alquilar* y si de esta manera las mercancías no llegan á su destino, la ley (art. 296 párrafo 3) da al naviero derecho al flete en proporción á lo que el viaje ha avanzado, esto es lo que se llama *flete de distancia ó flete proporcional*. Cuando, al contrario, el capitán ha alquilado un segundo navío, se han convenido dos fletes, uno entre el naviero y el fletador por el primer navío; otro entre el capitán de este navío y el naviero del segundo navío; es posible que el segundo flete sea igual ó superior ó inferior al primero. Para examinar cada una de estas hipótesis, se supondrá que el flete total del primer navío era de 10,000 francos y que la innavegabilidad se ha producido á la mitad del viaje.

a. El segundo navío se alquila en 5,000 francos. Es claro que el fletador debe 10,000 francos; la mitad de este flete es del primer naviero, la otra mitad del segundo.

b. El segundo navío se fleta en 7,000 francos. Hay que pagar así por el viaje entero 12,000 francos en vez de los 10,000 estipulados en el primer contrato de fletamento. ¿Quién, del naviero primitivo ó del fletador soporta este exceso de flete de 2,000 francos? Se admite generalmente que el fletador. La innavegabilidad del buque ha puesto fin al primer fletamento. El capitán ha alquilado el segundo navío como representante de los cargadores; es justo que éstos soporten el aumento de gasto resultante de un acto ejecutado en su interés y que el primer naviero no sufra perjuicio en razón de que el capitán ha cumplido exactamente las obligaciones que la ley le impone. Por otra parte, lo que prueba que los fletadores soportan el excedente del flete es que, según el art. 393 del Código de comercio,

este excedente se pone á cargo de los aseguradores de las mercancías.

c. El segundo navío ha sido fletado por 4,000 francos, de tal manera que hay en total una reducción de 1,000 francos. ¿Quién aprovechará esta diferencia? La cuestión es dudosa. Se ha dicho que, soportando los fletadores el aumento de flete, es justo que aprovechen la reducción y no paguen sino 5,000 francos por el primer fletamento y 4,000 por el segundo. Parece preferible admitir que la reducción aproveche al primer naviero que recibe así 6,000 francos por la primera mitad del viaje. La innavegabilidad termina el viaje del navío, pero no el de las mercancías. El capitán se conduce sin duda como mandatario de los cargadores, alquilando el segundo navío; pero no pierde por eso su primera cualidad y el fletamento primitivo no es modificado. En definitiva, el fletador no sufre perjuicio; no paga sino lo que ha prometido y la ventaja realizada por el naviero es una especie de prima por el trabajo que ha tenido buscando el segundo navío (1).

868. 3.º *Obligación del naviero de recibir las mercancías y abarrotarlas convenientemente á bordo.*—El naviero (ó su capitán) debe colocar las mercancías á bordo, de manera que no se perjudiquen durante el viaje; esta disposición de las mercancías á bordo se llama abarrote. El abarrote varía por la naturaleza de las mercancías, con el viaje, con los usos. En caso de accidente pueden surgir dificultades sobre si no había un vicio de abarrote. Así, á fin de ponerse al abrigo de las demandas de indemnización, el capitán hace comprobar á veces el buen abarrote, por peritos que se llaman abarrotadores *juramentados*.

En principio, el capitán abarrota las mercancías á sus riesgos y peligros según su apreciación. Sin embargo, el

(1) Art. 732 del Cód. de Comercio de México.

Cód. de comercio (art. 229) prohíbe al capitán cargar sobre el pavimento del primer puente del navío llamado *cubierta ó entrepuente*; las mercancías así cargadas están expuestas á las intemperies y pueden ser arrebatadas por las olas. El capitán que menosprecia esta prohibición responde de todos los daños sufridos por las mercancías (art. 229). Por lo demás, el cargador puede consentir en que el cargamento se verifique sobre cubierta; este consentimiento debe darse por escrito. La prohibición no se aplica al pequeño cabotaje; las embarcaciones que se dedican á él son de débil tonelaje y es natural que se trate de sacar partido de todo el espacio disponible. (1)

869. *Obligación de entregar un conocimiento.*—Debe ministrarse á cada fletador un reconocimiento escrito de las mercancías de que se encarga el capitán. Este reconocimiento, que constituye el *conocimiento*, es firmado por él.

En los términos del art. 281, el conocimiento debe indicar: 1.º, la naturaleza y la cantidad así como las especies ó cualidades de los objetos por trasportar; 2.º, el nombre del cargador; 3.º, el nombre y dirección de aquel á quien se hace la expedición; 4.º, el nombre y domicilio del capitán; 5.º, el nombre y tonelaje del navío; 6.º, el lugar de partida y el de destino; 7.º, el precio del flete; 8.º, las marcas y números de los objetos por trasportar. Estas enunciaciones son casi las mismas que las de la carta-partida, salvo las que tienen por objeto individualizar las mercancías (2).

El conocimiento debe estar firmado, en cada ejemplar, por el cargador y por el capitán (art. 282, párrafo 2). Si la ley exige la firma del cargador es porque, estando destinado el conocimiento á hacer prueba del cargamento aun respecto de terceros, especialmente del destinatario y del asegurador de las mercancías, importa que aun la especie

(1) Art. 686 fr. V del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 781 del Cód. de Comercio de México.

misma de éstas esté comprobada de tal modo que no pueda dejar lugar á duda. Los interesados pueden exigir que los conocimientos sean firmados en las veinticuatro horas de cada cargamento (1).

El conocimiento puede ser á *persona determinada*, al portador ó á la orden (art. 281, *in fine*) (2). El conocimiento á *persona determinada* es raro; es incómodo porque exige, en caso de cesión, el cumplimiento de las formalidades del art. 1690 del Cód. Civil (3). El conocimiento al portador tampoco está muy esparcido; ofrece peligros demasiado grandes de pérdida ó de robo. El conocimiento es más á menudo á la orden, ya del cargador, ya del destinatario, de tal manera que es transmisible por endoso (4).

La ley prescribe extender cuatro ejemplares del conocimiento (art. 283): uno es para el cargador; otro para el destinatario, el tercero para el capitán y el cuarto para el armador (5). Esto no es sino un mínimum. Frecuentemente, para evitar los peligros de pérdida, sobre todo en tiempo de guerra, se extiende mayor número de ellos y se envían varios al destinatario de las mercancías, por vías diferentes.

Rigurosamente el capitán no debe entregar las mercancías sino al que le exhiba todos los ejemplares del conocimiento; de otro modo se expone á que le sea de nuevo reclamada la entrega por un tercer portador de buena fé de otro ejemplar. Para poner al capitán al abrigo de las reclamaciones, se inserta frecuentemente una cláusula destinada á descargarlo sólo porque entregue las mercancías al portador de un ejemplar; esta cláusula se formula de ordi-

(1) Art. 782 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 781 *in fine* del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 1631 del Cód. Civ. del Distrito Federal de México.

(4) Art. 783 del Cód. de Comercio de México.

(5) Art. 782 del Cód. de Comercio de México.

nario así: *el cual (conocimiento) cumplido, serán de ningún valor los demás.*

Utilidad del conocimiento. Este escrito tiene una gran importancia desde diversos puntos de vista: *a.* Sirve para probar el cargamento de las mercancías en caso de cuestión (1). *b.* Sirve para probar el fletamento que presupone (núm. 884). *c.* Como da un derecho exclusivo al que es su portador para hacerse entregar las mercancías en el puerto de destino, su transmisión pone al portador en posesión: permite así constituir en prenda las mercancías, ya mientras están en curso de transporte ó entregarlas á un comprador (2).

Fuerza probatoria del conocimiento. El conocimiento prueba á la vez el cargamento y las diversas condiciones del contrato de fletamento, particularmente el monto del flete. Según el art. 282 del Código de comercio, *el conocimiento redactado en la forma arriba prescrita hace fe entre todas las partes interesadas en el cargamento, y entre ellas y los aseguradores* (3). La fuerza probatoria del conocimiento respecto de los aseguradores tiene una grande importancia. En caso de seguro de mercancías, para que después del siniestro pueda el asegurado reclamar al asegurador una indemnización, es necesario que se pruebe que las mercancías aseguradas han sido expuestas á los riesgos de mar, es decir, cargadas en el buque; esta prueba, llamado *prueba de carga*, se hace ordinariamente por medio del conocimiento. Por lo demás no solamente respecto de los aseguradores, sino también, de cualesquiera otros terceros el conocimiento prueba el cargamento. Así, en el préstamo á la gruesa sobre mercancías, el prestamista no tiene derecho de reclamar la suma prestada si estas mer-

(1) Art. 784 del Cód. de Comercio de México.

(1) Art. 790 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 784 del Cód. de Comercio de México.