

25. Si en virtud de convenio hecho por el capitán en beneficio de toda la carga con algun corsario ó pirata, diere algunas mercaderías, se le pagarán sus fletes, como si las condujese al puerto de su destino, en caso de llegar despues con felicidad á él, constando por plena justificacion que habrá de hacer ante la justicia del primer puerto adonde llegare, con toda su gente y pasajeros, si los hubiere, de la precision de dicho convenio, y de haberle hecho en conocido beneficio del resto de la carga¹.

26. Si algun buque con sus mercaderías fuere apresado por enemigos, y se hiciere su rescate, se le deberá pagar al capitán el flete correspondiente hasta el parage de su apresamiento, en caso que los dueños de las mercaderías rescatadas no quieran que prosiga el viage al puerto de su destino; pero si lo hiciere se le pagará el flete primitivo segun su fletamento, contribuyéndose por él á dicho rescate con el buque y sus fletes en la parte que le tocara².

27. Si ajustado un fletamento para ida, estada y vuelta, acaeciére que llegado el buque al puerto de su destino no quisiere dar carga para la vuelta el consignatario, deberá el capitán, durante el término señalado para la estancia, hacer diligencias en solicitud de carga á flete, aunque sea para otras personas distintas del fletador principal; y concluido el término de la estada, se hará á la vela para volver al puerto de donde salió con carga. En tal caso estará obligado el fletador al pago de todo el fletamento, siendo en beneficio suyo cualquier flete que el buque trajere á su vuelta para otros. En caso de que el capitán se detuviere mas del término convenido, y entre tanto consiguiese algun nuevo flete, tendrá eleccion el fletante, ó de recibir el importe del nuevo fletador, pagando al capitán el prorrateo correspondiente á la demora, ó bien de abandonarle, quedando relevado de la paga de lo que se hubiese demorado³.

28. Si algun dueño ó capitán de navío le fletare suponiendo en él capacidad determinada, y al acabar de cargar se reconociere no ser del porte expresado en la contrata de fletamento sino de menor, se le rebajará del flete la prorata correspondiente al ajuste hecho, y ademas pagará por via de pena otra tanta cantidad como importare la falta⁴.

29. Si algun capitán ó maestre condujere mercaderías para uno que faltare á su crédito ó quebrare antes de la entrega y no de aquellas, ó quince días despues, hallándose dichas

¹ Ordenanz. de Bilbao en el cit. cap. num. 27. — ² El mismo cap. de dichas Ordenanz. num. 28. — ³ Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 21. — ⁴ Id. num. 15.

mercaderías existentes en casa del quebrado, se le pagarán con ellas enteramente sus fletes, sin que los acreedores puedan pretender dilacion ni descuento alguno; pero si hubieren pasado á tercera mano, entrarán dichos fletes á pretender y gozar solamente la prorata que sueldo á libra les tocara en el concurso¹.

30. Las mercaderías no manifestadas al capitán, y cargadas ocultamente sin constar en el conocimiento, si fueren descubiertas al hacer la descarga, deben pagar el flete á arbitrio del capitán, segun los autores citados al pie². Sin embargo parece mas justo que el señalamiento del flete en este caso se deje al arbitrio y prudencia del juez, quien deberá para ello tener en consideracion las circunstancias, la calidad de las mercaderías y el flete convenido para las otras.

31. Considerándose regularmente lo accesorio una cosa misma con lo principal, la razon exige que por el infante nacido en el buque no se pague flete, puesto que al tiempo del embarque era parte ó cosa accesoría de la madre³.

32. Será debido el flete por un pasajero que muera en la nave aunque no haya llegado al lugar de su destino. Del mismo modo habiendo pagado alguno anticipadamente el flete de su pasaje, si quisiese desembarcar ó saltar en tierra antes de haberse cumplido la navegacion convenida, no podrá pretender que se le devuelva el dinero, puesto que por parte del capitán no se faltar á llevarle donde se estipuló⁴.

33. El capitán no deberá retener las mercaderías del buque por falta de pago del debido flete; pero podrá al tiempo de la descarga oponerse al trasporte de las mismas, ó hacerlas secuestrar aun en los mismos botes, lanchas ó gabarras que sirvan para hacer la descarga hasta que sea satisfecho⁵. No obstante tales principios, ha prevalecido siempre el uso de que el capitán no utilice semejante derecho, debiendo exigir el flete despues de haber entregado las mercaderías á su dueño; lo que parece mas equitativo, pues que al dicho propietario corresponde tambien el derecho de reconocer los efectos, y oponer la excepcion de-

¹ Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 30. — ² Cleirac. *aux jugem. d'Oleron*, § 22; *Targa Pond. marit.* cap. 79, num. 1; *Casareg. de comm. disc.* 72, num. 1. — ³ Ley 19, § 7, ff. *Locati*; Cleirac. *aux jugem. d'Oleron*, cap. 8, § 23; Stipmann. *ad jus marit.* part. 4, cap. 10, num. 41; *Loceen. de jur. marit.* lib. 3, cap. 6, num. 12, *Cur. Filip. Com. naval*, lib. 3, cap. 5, num. 21. — ⁴ Stipmann. *ad jus marit.* part. 4, cap. 10, num. 45; *Stracc. de navib.* part. 3, num. 17; Vallin al art. 18 de la Orden. de Francia, tit. *du fret*. — ⁵ Ley 55, ff. *de furtis*; Ordenanz. de Felipe II, art. 15; Ordenanz. de Wisbuy, art. 57; Ordonn. de France, art. 25, tit. *du fret*; Cleirac. *aux jugem. d'Oleron*, art. 21, num. 4.

bida contra el capitán en caso de que aquellos no se hallen en buen estado ⁴.

34. El cargador ó fletante no podrá obligar al capitán del buque á tomar en cuenta del flete que le es debido las mercaderías que hayan disminuido de precio, ó se hayan deteriorado por vicio suyo intrínseco, ó por caso fortuito; puesto que se le debe el flete por entero, siempre que conduzca las mercaderías en salvamento al lugar destinado, aun cuando lleguen viciadas ó deterioradas sin culpa suya ². Pero si estas fueren líquidos, como vino, aceites, aguardientes y otros licores sujetos á colarse de las pipas, ó bien azúcar, barrilla ó sales que se hayan derretido, en este caso los dueños ó consignatarios de ellas podrán abandonarlas, si les pareciere por el flete ³.

35. Aunque por lo general no se paga el flete sino en el parage donde se descargan las mercaderías, puede sin embargo hacerse dicho pago anticipado antes de emprenderse el viage convenido, en cuyo caso se considera como una especie de préstamo hecho por el locador al capitán del buque ⁴.

36. Por lo que hace á los casos en que por motivo de guerra ú otros haya escasez de buques naturales ó extrangeros, que con banderas amigas ó pasaportes puedan navegar libremente, de lo cual suelen resultar contiendas entre los cargadores, previenen las ordenanzas de Bilbao ⁵: « Que en tales lances el prior y cónsules manden juntar á todos los comerciantes, así naturales como extrangeros, que pretendieren cargar en los navios de estas circunstancias, y haciendo numeracion de la carga que cada uno tuviere que dar, les repartan y apliquen rata por cantidad el buque que correspondiere, haciéndoles justicia con igualdad y desestimando las antelaciones que intentaren; entendiéndose esto con las embarcaciones que tuvieren en este puerto (de Bilbao), y vinieren á él á tomar carga de quienes la quisieren dar; pero si la tal embarcacion ó embarcaciones fueren extrangeras, y vinieren fletadas para la vuelta enteramente por algun individuo de este comercio ó fuera de él, en tal caso al fletador se le preferirá en la mitad del buque, y la otra mitad se distribuirá entre los

⁴ Vallin al art. 25 de la Orden. de Franc.; Vinnius ad Peckium tit. leg. Rhod. de jactu, pag. 205, not. 2. — ² Ordonn. de France, art. 25, tit. du fret; Kuricke ad jus marit. hanseat. tit. 9, art. 1 y 2; Casareg. de comm. disc. 22, num. 86 y 87. — ³ Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 51. — ⁴ Ley 13, § 6, ff. Locati, et ibi Cujac. lib. 5, Observat.; Kuricke, Quæst. illustr. quæst. 54, in princ.; Pothier de contr. marit. num. 86; Vallin al art. 18 de la Orden. de Franc.; Emerigon des assur. cap. 8, secc. 8, § 1. — ⁵ Cap. 18, num. 32.

demas pretendientes cargadores en la forma y con el rateo expresado. »

37. En las mismas Ordenanzas se previene ⁴ « que por lo tocante á los navios que regularmente se ponen á la carga para cualesquiera puertos, tomándola de varias personas, sin preceder mas instrumento que el de los conocimientos de sus capitanes, se esté y pase por el contenido de ellos, y que siempre que sobre esto haya algunas dudas ó diferencias, se observen y guarden las reglas y forma dispuestas para las cartas de fletamento.

38. Cargado un buque por toneladas, quintales ó de otro modo, si alguno de los cargadores quisiese descargar ó volver á tierra sus efectos antes que el buque se haga á la vela, podrá hacerlo á su costa, mediante el pago de la mitad del flete ²; con la circunstancia de que estando hecho el fletamento para viage redondo de ida, estada y vuelta, se haya de entender que debe pagar solamente la mitad de lo que corresponde á la ida: si fuere por meses en viages para Alemania, Inglaterra y Holanda, se le pagará lo correspondiente á dos meses, y en viages de mayor ó menor distancia á proporcion, considerando en tales casos los gastos precisos de su apresto, á menos que por la contrata de fletamento estuviere capitulada otra cosa ³.

39. Lo dicho en el párrafo anterior se ha de entender solamente en el caso de que el cargador por su mero antojo ó voluntad quisiese descargar sus efectos; pero si se viese obligado á hacerlo por culpa ó hecho del capitán, como sucederia si lo ejecutase por haber reconocido el mal estado del buque para proseguir la navegacion, por haber variado de rumbo, ó prolongado el viage mas de lo estipulado ó sin consentimiento del cargador, y otros motivos semejantes, en tales casos será responsable el capitán de los daños é intereses ⁴.

40. En el párrafo 5 se habló de la obligacion que tiene el fletador de llevar la carga al buque en debido tiempo. Del mismo modo habiendo llegado el buque al lugar de su destino, la ley civil obliga al consignatario de las mercaderías á cumplir el descargo del buque en el término de diez dias. Sin embargo, el uso le ha fijado en muchos lugares á quince dias (llamados dias de tabla ó de descarga), siempre que este término no se halle de-

⁴ El mismo cap. 18, num. 55. — ² Guid. de la mer, cap. 9, art. 11; Cleirac. Us et cout. de la mer, pag. 249; Targa Pond. marit. cap. 26, § 7, num. 10. — ³ Ordenanz. de Bilbao en el cit. cap. num. 9. — ⁴ Consol. del mare, cap. 82; Ordonn. de France, art. 8 et 12, tit. du fret, y art. 29, tit. des assur.; Vallin en dichos art.; Weysten de acariis, pag. 10; Targa Pond. marit. cap. 26, § 7, num. 10, 11 y 12; Ordenanz. de Bilbao en el cit. cap. num. 19.

signado en el contrato mismo del fletamento. Trascurrido este tiempo, el capitán tiene derecho á pedir el flete con todos los daños é intereses¹.

41. Como el contrato de fletamento se gobierna por los principios de la locacion y conduccion ó arrendamiento, donde las leyes ó los usos marítimos no han previsto todos los casos que pueden ocurrir, podrán acomodarse los principios establecidos en esta parte por el derecho comun.

42. El conocimiento es una obligacion particular que el capitán ó maestre de un buque otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en aquel algunas mercaderías ú otros efectos para llevarlos de un puerto á otro, obligándose á entregarlos á la persona que se expresare en el conocimiento, ó á su orden ó á la del cargador, por el flete concertado antes de cargarse². En orden á los requisitos que deberán tener estos conocimientos y demas disposiciones relativas á ellos, copiaremos los artículos de las Ordenanzas de Bilbao, sin hacer mas que alguna ligera alteracion donde se crea conveniente para dar á las expresiones mayor claridad.

43. En el conocimiento deberá expresarse el nombre del capitán, su vecindad, el del buque, su porte, lugar donde recibió su carga, para donde, de quien la cantidad, calidad, marcas y números, y persona á quien vaya dirigida, el flete que se haya de pagar, y habiendo averías ordinarias las que deberán comprenderse, con fecha, día, mes y año.

44. Los conocimientos deberán ser tres, ó mas en número, segun conviniere al cargador de cada partida, todos de un mismo tenor y fecha; de los cuales el uno llevará el capitán ó maestre, tambien firmado por el fletador, y los demas quedarán en poder de este, para usar de ellos conforme lo necesitare.

45. Todo conocimiento es acto obligatorio del capitán para que pueda apremiarsele en virtud de él al puntual cumplimiento de su contenido.

46. Cuando los conocimientos hechos sobre unas mismas mercaderías fueren entre sí de diferente contexto, se ha de estar y pasar por el que se hallare en poder del capitán si hubiere sido llenado de mano del cargador ó sus dependientes, sin enmienda en parte sustancial; y de lo contrario se estará y pasará por el del cargador, si estuviere firmado de mano del capitán tambien sin enmienda.

¹ Ley 8, de *naviculariis*, Cod. Theod.; Cleirac. *aux jugem. d'Oleron*, cap. 21, num. 2 y 5. — ² Ordenanz. de Bilbao, cap. 18, num. 34.

47. Firmados los conocimientos por el capitán, y conviniendo despues al cargador sacar de á bordo las mercaderías (por cualquiera motivo que tenga) no lo podrá hacer sin que primero restituya al capitán dichos conocimientos, y le pague el medio flete, que en este caso le es debido.

48. Cuando alguno ó algunos conocimientos firmados por el capitán ó maestre se hubieren remitido ya al consignatario, y al cargador ó partes interesadas en las mercaderías conviniere descargarlas ó mudar de direccion, si el capitán ó maestre se resistiere á su entrega, ó á la mudanza de conocimientos por falta de los ya remitidos, podrán el cargador ó partes interesadas obligarle á la descarga ó mudanza de conocimientos, mediante fianza á satisfaccion que dieren ante prior y cónsules de pagar los daños, gastos y menoscabos que por la descarga y demas referido se le siguieren.

49. Siempre que á un capitán ó maestre de navio conviniere tomar recibo de la persona á quien hubieren venido dirigidas las mercaderías, será de obligacion de esta dársele, firmándole á espaldas del conocimiento que llevare el capitán.

50. Todo negociante, que recibiere mercaderías, estará obligado á pagar al capitán ó sus representantes el flete y averías regulares que expresare el conocimiento, y las extraordinarias, si las hubiere, en virtud del arreglo que se hiciere judicial ó extrajudicialmente; yendo este firmado por prior y cónsules, ó por personas nombradas, uno y otro cuatro dias despues que se hayan entregado las tales mercaderías; pena de ser apremiado á ello por todo rigor, y de las costas, gastos y demoras que por la omision se sigan al capitán.

51. El negociante, que tambien recibiere conocimientos á la orden endosados á su favor deberá acudir á manifestarlos al corredor ó persona á quien viniere consignado el buque, con razon de las marcas, y números de los efectos señalados en dichos conocimientos antes de empezar á descargar el buque, pena de que no ejecutandolo así, pagará los gastos que se causaren por negligencia y morosidad.

52. Asimismo será obligacion de todo negociante, que tuviere conocimientos á su orden, acudir á los tiempos de las descargas á los muelles de esta villa (Bilbao), por sí ó sus dependientes, con el mismo conocimiento ó razon de sus marcas y números, para recibir las mercaderías, pena de que justificando el capitán haberlas descargado en dichos muelles, si se extraviaren ó perdieren, serán por cuenta del dueño ó consignatario de ellas.

53. Cualquiera cargador estará obligado á presentar al capitán los conocimientos extendidos y llenos, en la forma en que se hubieren ajustado, dentro de dos días contados desde aquel en que fueren cargadas las mercaderías; y el dicho capitán deberá firmarlos, sin que en esto haya dilación de una ni otra parte, que exceda al día de correo de aquella semana.

54. Cuando por muerte, enfermedad, ausencia ú otro accidente del capitán del navío, que esté en parte ó en el todo cargado, fuere preciso nombrar otro en su lugar, será visto que el así nombrado deberá hacerse cargo del buque, revalidando los conocimientos que hubiere firmado el primero, si pareciere conveniente á los cargadores.

CAPITULO IX.

DE LAS AVERÍAS.

De las diferentes especies de averías. — ¿Qué se entiende por avería simple? — Designación de los casos y circunstancias que constituyen esta avería. — Definición de la avería gruesa. — Especificación de los casos y circunstancias que constituyen esta avería. — Modo de contar y arreglar la avería gruesa. — ¿Qué se entiende por avería ordinaria? — Del modo de pagar esta avería.

1. HAY tres clases de averías, á saber: *simple ó particular, gruesa ó comun, y ordinaria.*

2. Por avería simple se entienden los daños causados distintamente al buque ó á algunas mercaderías, cuyo perjuicio deberá padecer sola y respectivamente la parte que la recibiere, esto es, el dueño del buque cuando el daño se cause á su casco y aparejos, y los interesados en carga si el perjuicio hubiere resultado á esta⁴.

3. Es avería simple: 1º Cualquier daño que resultare á la carga por vicio ó corrupción de ella misma, durante el viage de su conducción⁵. 2º El derramamiento de cualquier licor de barricas, y sus mermas que por este accidente se reconocieren, no siendo por falta de arrumage, en cuyo caso será de cuenta y cargo del capitán⁶. 3º El daño y menoscabo que durante el viage se ocasio-

⁴ Ordenanz de Bilbao, cap. 20, num. 23. — ⁵ Id. num. 26. — ⁶ Dicho cap. num. 27.

nare á alguna cosa ó parte de la carga, ya sea por tempestad, ó porque se corrompa⁴. 4º El daño acaecido á cualesquiera mercaderías que yendo sobre cubierta del buque se llevare el mar, el viento ó la tempestad, por ser de obligación de los capitanes ponerlas debajo de escotilla, en cuyo caso el daño que de ello resultare á sus dueños recaerá sobre dichos capitanes⁵. 5º El menoscabo ó pérdida de velas, jarcias ó mástiles que rompiere⁶ la tempestad, y los cables y anclas que estando fondeado el buque faltaren por la misma causa: entendiéndose que este daño ha de ser á cargo del dueño ó propietario del buque⁷. 6º El importe del flete que se pagare á una embarcación por llevar mercaderías de un buque perdido al lugar de su destino: lo cual debe pagarse por el capitán de dicho buque, cobrando por su parte el flete primitivo de las mercaderías conducidas⁸. 7º El daño que por incendio accidental recibiere un buque y su carga⁹. 8º La exacción ó robo violento de cualesquiera efectos que sacare de un buque mercante un buque de guerra, corsario, ó pirata, sin intervenir ajuste ó convenio alguno del capitán, ni de la tripulación⁶. 9º El daño ó rompimiento que se causaren dos buques golpeándose uno con otro por encuentro ó tropiezo accidental, así en mar como en puertos y surgideros, ya por romperse las amarras, ya por fuerza de temporal ú otro accidente fortuito: en cuyo caso cada cual de los interesados debe sobrellevar el daño que respectivamente hubieren sufrido sus mercaderías; pero si alguno por negligencia ó malicia fuere causante de dicho daño, este deberá pagar todos los perjuicios ocasionados⁷ (*).

⁴ Dicho cap. 20, num. 28. — ² Id. num. 29; Stracc. de navib. part. 5, in tot.; Kuricke ad jus hanseat. tit. 8, art. 4, y tit. 9, art. 2; Vinnius ad legem 2, § 7, ff. de lege Rhod.; Lubeck de avariis, cap. 5, num. 4, y cap. 5, num. 5. — ³ Rocca. de navib. not. 59; Casareg. de comm. disc. 46, num. 1, y disc. 121, num. 5; Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 50. — ⁴ Dicho cap. de las Ordenanz. de Bilbao. — ⁵ Id. num. 52. — ⁶ Ley 2, ff. de leg. Rhod.; Casareg. de comm. disc. 43, num. 7; Ordenanz. de Bilbao en dicho cap. num. 55. — ⁷ Ley 29, § 2, 3 y 4, ff. ad leg. Aquil.; Stypmann. Jus marit. part. 4, cap. 19, num. 17; Ordenanz. de Bilbao, cap. cit. num. 54.

(*) Además de los daños expresados que se consideran como avería simple, las Ordenanzas de Bilbao en los artículos 55 y 56 del mismo capítulo cuentan por tal los dos siguientes, que son, por decirlo así, peculiares de aquel puerto; pero que pueden tener aplicación á otros; á saber, 1º cualquier daño que acontezca á las mercaderías despues de desembarcadas, en Olaveaga ú otra parte de aquella ría, de los navíos á las gabarras para llevarlas á los muelles de aquella villa, ya sea por irse á pique dichas gabarras, ya por otro cualquier accidente, en cuyo caso tendrán los dueños de las mercaderías recurso contra quien haya lugar. 2º Igualmente se considera por avería simple cualquier daño de rompimiento y avería que reciba una embarcación con mercaderías que llevare por dicha ría de descarga de navío, en-