

español, y si lo fuese en el extranjero, se contará el plazo desde que sin pérdida de correo llegó al domicilio del librador, ó endosante contra quien se repite. Pasado dicho plazo dejan de ser responsables los endosantes y el librador que pruebe tener, al vencimiento de la libranza hecha, la provision de fondos en la persona que deba pagar. Esta disposicion se aplicará (art. 568 del código) á los endosantes de vales ó pagarés á la órden, cuya responsabilidad caducará tan bien pasados los dos meses desde la fecha del protesto, quedando á solo el tenedor la accion contra el deudor directo del vale. No se admite en juicio para pago, ó reembolso de libranzas y pagarés de comercio, accion alguna (art. 569 del código) pasados cuatro años desde su vencimiento. Las libranzas, ó pagarés, que no esten expedidos á la órden, no se consideran (art. 570 del código) como contratos de comercio, sino como simples promesas de pago, sujetas á las leyes comunes sobre préstamos. Los pagarés á favor del portador, sin expresar determinada persona, no producen (art. 571 del código) obligacion civil ni accion en juicio.

**TIT. XI. — DE LAS CARTAS-ÓRDENES DE CRÉDITO : CONTIENE OCHO ARTÍCULOS, Ó DESDE 572 HASTA 579.**

El 572 del código manda que para que las cartas-órdenes se reputen contratos mercantiles, han de ser dadas de un comerciante á otro para atender á una operacion de comercio. Las cartas de crédito no pueden (art. 573 del código) darse á la órden, sino contraidas á determinado sujeto. Cuando tratase de usar de ella el portador, debe probar la identidad de la persona, si el pagador no lo conociere. Toda carta-órden ha de contener cantidad fija (art. 574 del código) como máximo de la que se ha de entregar al portador, y sin este requisito se tendrá por simple carta de recomendacion. El dador de una carta de crédito queda obligado (art. 575 del código) hácia la persona á cuyo cargo la dió, por la cantidad pagada en su virtud, no excediendo de la cantidad fijada en la carta misma. No puede protestarse una carta-órden de crédito, ni por ella adquiere (art. 576 del código) el portador accion alguna contra el que la dió, aunque no se pague : mas si se probare que el dador revocó la carta intempestivamente y con dolo, para impedir las operaciones del tomador, responderá á este de los perjuicios. Si ocurriere causa fundada, que aminore el crédito del portador de carta-órden de crédito, puede (art. 577 del código) anularla el dador, y dar contraórden al pagador, sin responsabilidad alguna. El portador de tal carta debe reembolsar inmediatamente al dador la cantidad percibida en su virtud, si antes no la dejó en su poder ; ó sino podrá exigirla el deudor ejecutivamente (art. 578 del código) con el interes legal de la deuda, desde el dia de la demanda ; y el cambio corriente de la plaza donde se hizo el pago, sobre el lugar donde se haga el reembolso. Cuando el portador de una carta de crédito no usare de ella dentro del término convenido con el dador, ó del que señale el tribunal de comercio, atendidas las circunstancias, debe de-

volverla al dador (art. 579 del código), en cuanto le requiera, ó afianzar su importe, hasta que conste su revocacion al que debia pagarle.

**TIT. XII. — DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LA PRESCRIPCION DE LOS CONTRATOS MERCANTILES.**

Contiene solos tres articulos, de los cuales el 580 del código declara fatales los términos prefijados para usar de las acciones y repeticiones procedentes de contratos mercantiles, sin que por título alguno ni causa haya lugar á la restitution. El art. 581 del código declara prescritas en el tiempo correspondiente, atendida su naturaleza, y segun dispone el derecho comun, las acciones que por las leyes del comercio no fuvieren plazo determinado para ser deducidas en juicio. La prescripcion se interrumpe (art. 582 del código) por la demanda, ú otra interpolacion judicial hecha al deudor, ó por renovacion del documento en que se funde la accion del acreedor. En el primer caso corre el término de la prescripcion desde la última gestion hecha en juicio por cualquiera de las partes ; en el segundo desde la fecha del nuevo documento, y si en él se hubiere prorogado el plazo, desde su vencimiento.

**LIBRO TERCERO.**

**DEL COMERCIO MARITIMO.**

**TIT. I. — DE LAS NAVES : COMPRENDE TREINTA Y UN ARTÍCULOS, Ó DESDE EL 583 HASTA 615.**

La propiedad de las naves mercantes puede pertenecer á cualquiera persona capaz segun ley de adquirir : mas la expedicion de aquellas aparejadas, equipadas y armadas, girará necesariamente (art. 583 del código) bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero. Se prohíbe (art. 584 del código) á todo extranjero que no tenga carta de naturalizado, adquirir en todo, ni en parte, la propiedad de una nave española ; y si rezayere en él por título de sucesion, ú otro gratuito, la habrán de enagenar dentro de treinta dias, contados desde el en que hubiere recaido en su favor la propiedad, so pena de confiscacion. Las naves se adquieren (art. 585 del código) por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales. Toda traslacion de dominio de una nave, de cualquier modo que se haga (art. 586 del código), ha de constar por escritura pública. La posesion de la nave sin el título de adquisicion no da (art. 587 del código) la propiedad al poseedor, á no ser que haya continuado por treinta años. Y el capitán no puede adquirir por prescripcion la propiedad de la nave. En su construccion podrán (art. 588 del código) los constructores obrar en la forma mas conveniente á sus intereses ; mas no podrán aparejarse, sin hacer constar por vista de peritos, nombrados por la autoridad, que

se hallan en buen estado para la navegacion. Acerca de las naves nuevamente construidas, ó adquiridas por cualquiera titulo, de las solemnidades con que se deben hacer las escrituras, los requisitos que han de cumplir los propietarios antes de echar al mar las naves, así como sobre su equipo, tripulacion y armamento, se observará (art. 589 del código) la ordenanza vigénte de las matriculas de mar, ó la que se diere en adelante. Observando lo dispuesto en la ordenanza, y no mediando en el contrato de adquisición reserva fraudulenta á favor del extranjero, pueden los españoles (art. 590 del código) adquirir buques de construcción extranjera, y navegar en ellos con los mismos derechos y franquicias que si fuesen nacionales. El comercio de un puerto español á otro se hará (art. 591 del código) exclusivamente en buques de matrícula española, salvas las excepciones hechas, ó que se hicieren con las potencias extranjeras. Los propietarios de las naves pueden enagenarlas (art. 592 del código) cuando les acomode, excepto á extranjeros que no esten naturalizados. Los capitanes, ó maestros de naves no pueden (art. 593 del código), por razon de sus oficios, venderlas, y para hacerlo han de estar suficientemente autorizados por los propietarios: mas si viajando la nave se inutilizare para continuar la navegacion, el capitan ó maestre acudirá al tribunal de comercio, ó en su defecto al juez ordinario del puerto adonde primero arribe; y el tribunal sabedor del daño de la nave, y que no se puede rehabilitar, decretará su venta en pública subasta, y segun el art. 608. En la venta de la nave se comprenden siempre, aunque no se expresen, todos sus aparejos (art. 594 del código) que esten á la sazón bajo el dominio del vendedor, á no ser que se pacte lo contrario. Si hallándose en viage una nave se enagenare, corresponden (art. 595 del código) al comprador los fletes que devengue en el mismo viage, desde que recibió su último cargamento; mas si al tiempo de enagenarse hubiere llegado al puerto de su destino, pertenecen al vendedor, quedando salvas en ambos casos las convenciones hechas por los interesados.

**PARALELO Ó COTEJO DEL ART. 596 DEL CÓDIGO CON EL 598 DEL MISMO.**

*Qué acreedores, ú obligaciones, y con qué orden han de ser preferidos para el pago en la ejecucion y venta de las naves.*

1. Los créditos de la Real Hacienda, si hubiere alguno contra la nave.
2. Las costas judiciales del procedimiento de ejecucion y venta de la nave<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Si no bastare el producto de la venta de la nave para pagar á todos los acreedores de un mismo grado, se dividirá entre estos, á prorata del importe de sus respectivos créditos, la cantidad que corresponda á su masa, cubriendo antes los de las clases preferentes, segun el orden prescrito (art. 597 del código).

*Para gozar dicha preferencia en su respectivo grado los acreedores, cómo han de justificar sus créditos.*

1. Estos se justifican por certificaciones de los contadores de Rentas Reales.
2. Estas se justifican por tasaciones hechas con arreglo á derecho, y aprobadas por el tribunal competente.

3. Los derechos de pilotage, toneladas, ancorage y demas de puerto.

4. Los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcacion, y cualquiera otro gasto hecho en su conservación desde la entrada en el puerto hasta su venta.

5. El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave.

6. Los empeños y sueldos debidos al capitan y tripulacion de la nave en su último viage.

7. Las deudas inexcusables contraídas en el último viage por el capitan, con utilidad de la nave, incluyendo en aquellas el reembolso de los efectos de su cargamento, vendidos con el mismo objeto.

8. Lo debido por los materiales y construcción de la nave, cuando aun no hubiese hecho viage, y si hubiere navegado, la parte de precio debido todavía á su último vendedor, y las deudas contraídas para reparar la nave, aparejarla y aprovisionarla para el último viage.

9. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto antes de la última salida de la nave.

10. El premio de los seguros hechos para el último viage sobre el casco, quilla, etc.

11. La indemnizacion debida á los cargadores por el valor de los géneros cargados en la nave, y no entregados á los consignatarios; y la indemnizacion que les compete, por las averias de que la nave sea responsable.

Los acreedores referidos en el art. 596 conservarán su derecho contra la nave (art. 599 del código) aun despues de vendida, mientras que permanezca en el puerto donde se vendió, y sesenta dias despues de hecha á la vela á nombre del nuevo propietario: pero si la venta se hiciere en

5. Estos se justifican con certificaciones dadas por los grefes de la recaudacion de cada ramo.

4. Dichos salarios y gastos por el buque y sus pertrechos se prueban por decision formal del tribunal de comercio que los autorice y apruebe.

5 y 6. Los empeños y sueldos del capitan y tripulacion por liquidacion hecha en vista de los roles y libros de cuenta y razon de la nave, aprobada por el capitan del puerto.

7. Dichas deudas y la de la venta del cargamento se examinarán y calificarán por el tribunal de comercio en juicio sumario, con vista de las justificaciones que presente el capitan de las necesidades que motivaron aquellas obligaciones.

8. Dichos créditos de la construcción ó venta del buque, por escrituras otorgadas á su debido tiempo, y segun prescribe la ordenanza de matriculas. Las provisiones de apresto, aparejos y vituallas por recibo á su pie del capitan, y visto bueno del naviero, con tal que se hayan protocolado duplicados exactos de las mismas facturas en la escribania de marina del puerto de donde proceda la nave antes de su salida, ó en los ocho dias siguientes á ella.

9. Los préstamos á la gruesa por los contratos otorgados segun derecho.

10. Los premios de seguros por las pólizas y certificaciones de los corredores que intervinieron en ellos.

11. Y los créditos de los cargadores, por defecto de entrega del cargamento, ó averias ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral.

pública subasta, según prescribe el art. 608, se extingue (art. 600 del código) toda responsabilidad de la nave, desde que se otorgue la escritura de venta. Si la nave se vendiere estando en viage, conservarán (art. 601 del código) íntegros sus derechos, hasta que la nave regrese al puerto, y seis meses después. Mientras que dure la responsabilidad de la nave, por las obligaciones prescritas en el art. 596, puede ser embargada á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en el puerto donde esté, y se procederá á su venta judicialmente con audiencia, ó citacion del capitán, si estuviere ausente el naviero. Por cualquiera otra deuda de este no puede su nave ser detenida (artículos 602 y 603 del código) ni embargada, sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el propietario, citándole en el lugar de su domicilio. Ninguna nave cargada, y despachada para viajar, puede (art. 604 del código) ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que sean, sino por las contraídas para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viage, y no antes; y aun entonces cesarán los efectos del embargo, si cualquiera interesado en la expedición afianzare sobre el regreso de la nave al tiempo prefijado en la patente, ó en caso de no verificarlo por cualquiera accidente, que satisfará la deuda demandada. Las naves extranjeras surtas en puertos españoles no pueden (art. 605 del código) ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio español, y en utilidad de las mismas naves. Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave, no podrá ser esta detenida, embargada, ni ejecutada en su totalidad (art. 606 del código), á no ser que el procedimiento se contraiga á la porción que allí tenga el deudor, y no impida la navegación. Siempre que se embargue una nave, se inventariarán (art. 607 del código) por menor todos sus aparejos y pertrechos, si pertenecieren al propietario. El art. 608 del código manda: 1º que no pueda rematarse nave alguna en venta judicial, sin haber sido subastada públicamente por treinta días, renovándose cada diez los carteles, y pregonándose por tres horas en los días 1, 10, 20 y 30 de la subasta. 2º Dichos carteles se fijarán en los sitios acostumbrados del puerto donde se haga la venta, y en la capital del departamento de marina á que corresponda, y también en la entrada de la capitania del puerto. 3º La venta se hará constar en el expediente de subasta con las formalidades prescritas, y se anunciará en los diarios de provincia. 4º En el remate se procederá con las solemnidades dispuestas por derecho común para las ventas judiciales. Las dudas que ocurran entre los copartícipes de una nave sobre las cosas de interés común, se resolverán (art. 609 del código) por mayoría, la cual se constituye por las partes de propiedad de la nave que formen más de la mitad de su valor; observándose la misma regla para determinar la venta de la nave, aunque lo repugnen algunos partícipes. En el fletamento de la nave á precio y condiciones iguales, serán preferidos (art. 610 del código) los propietarios á los que no lo sean. Y si para un mismo viage reclamaren este derecho dos

ó mas partícipes, será preferido el de mas interés, y si dos ó mas le tuvieren igual, echarán suertes para ser uno preferido; pero esta preferencia no autoriza (art. 611 del código) á alguno de los partícipes para exigir que se varíe el destino prefijado para el viage por disposición de la mayoría. Los partícipes gozarán (art. 612 del código) del derecho de tanteo sobre la venta que cualquiera de sus compañeros intente hacer de su porción respectiva, proponiéndolo dentro de los tres días siguientes á la celebración de la venta, y consignando en el acto su precio. Para precaverse el vendedor del derecho de tanteo, hará (art. 613 del código) saber la venta á cada uno de sus copartícipes; y si dentro de los tres días no la tanteasen, no tendrán después derecho á hacerlo. Cuando sea necesario reparar la nave, bastará que uno de los partícipes lo pida para obligar á los demás á que provean de fondos suficientes para que se verifique. Y si alguno no lo hiciere dentro de los quince días siguientes al en que se le requirió judicialmente para ello, y si todos, ó alguno de los demás supliere por el que falló, se transferirá al suplente (art. 614 del código) el dominio de la parte que tenía en la nave el copartícipe que no hizo la provision de fondos, abonándole por justiprecio el valor de la nave antes de ser reparada. El justiprecio se hará por peritos nombrados por ambas partes antes de empezar la reparacion, ó de oficio por el juez, si alguna no le nombrare. Las naves en los demás efectos de derecho, sobre los cuales no se haya provisto en este código, seguirán (art. 615 del código) la condicion de bienes muebles.

**TIT. II. — DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO: SE DIVIDE EN CINCO SECCIONES, DE LAS CUALES LA PRIMERA, QUE TRATA DE LOS NAVIEROS, CONTIENE DIEZ Y NUEVE ARTÍCULOS.**

Art. 616 del código. No puede ser naviero el que no tenga la capacidad legal que exige el comercio. Todos los navieros se han de incluir en la matrícula de comercio de su provincia, sin cuyo requisito no se habilitarán (art. 617 del código) para la navegación. Al naviero toca hacer (art. 618 del código) todos los contratos relativos á la nave, su administracion, fletamento y viages; y el capitán ó maestre de la nave se arreglarán á las órdenes que de él reciban, so pena de responder de ella en caso de contravencion. Al naviero toca (art. 619 del código) nombrar y ajustar el capitán; pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por mayoría. El naviero puede (art. 620 del código) ser también capitán, ó maestre de su nave, sin que lo impida la oposicion de algun copropietario, á no ser que esté matriculado, pues entonces será preferido. Si lo solicitaren dos copropietarios matriculados, será preferido el mas interesado en el buque, y si ambos tuvieren igual porción en él, echarán suertes. El naviero responde (art. 621 del código) de cuantas deudas y obligaciones contraiga el capitán de su nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla, y no se

libra de la responsabilidad alegando que el capitán se excedió, ó quebrantó sus órdenes, mientras que este justifique la buena inversion. El naviero responde tambien (art. 622 del código) de las indemnizaciones á favor de tercero, motivadas por la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; mas el naviero se libra de dicha responsabilidad abandonando la nave con todas sus pertenencias, y los fletes devengados en el viage. No responde el naviero (art. 623 del código) de los contratos hechos por el capitán en su provecho, aunque se sirva de la nave para cumplirlos, ni de las obligaciones contraídas fuera de sus atribuciones y sin autorizacion especial, ó formalizadas sin las solemnidades legales, siendo estas condicion esencial. Tampoco responde el naviero (art. 624 del código) de los excesos cometidos durante la navegacion por el capitán y tripulacion, pues por razon de ellos no se procederá sino contra las personas y bienes de los culpados. Siempre que el capitán haya obrado segun sus instrucciones y facultades que le competen (art. 625 del código), será indemnizado por el naviero de todos los suplementos hechos en utilidad de la nave, con fondos propios ó ajenos. El naviero puede, antes de hacerse á la vela el buque, despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulacion, á no ser que esté (art. 626 del código) ajustado con ellos por tiempo ó viage determinado, pagándoles los sueldos devengados segun sus contratas, y sin otra indemnizacion, á no ser que se funde en pacto expreso. Si el capitán, ó alguno de la tripulacion, fuere despedido durante el viage, se les abonará (art. 627 del código) su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á no ser que cometan delito por el cual merezcan ser despedidos, ó queden inhabilitados para el servicio. Si el ajuste del capitán é individuos de la tripulacion con el naviero fuere por tiempo ó viage determinado, no podrán aquellos (art. 628 del código) ser despedidos hasta que cumplan sus contratas, sino por insubordinacion en materia grave, hurto, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó su cargamento por dolo ó negligencia manifiesta ó probada. Si el capitán fuere copropietario del buque, no podrá (art. 629 del código) ser despedido, sin que el naviero le reintegre en el valor de su porcion social, la cual, no conviniéndose las partes, se estimará por peritos que nombren, ó sino de oficio. Si el capitán copropietario obtuviere por pacto especial el mando de la nave, no podrá (art. 630 del código) ser privado de él sin causa grave. El naviero no podrá contratar ni admitir mas carga (art. 631 del código) que la correspondiente á la cavidad de su nave, so pena de responder de los perjuicios á los cargadores, á quienes indemnizará tambien de los que les cause, por haber contratado con exceso (art. 632 del código) y no cumplirlo. Caduca (art. 633 del código) todo contrato hecho entre el naviero y el capitán, en caso de venderse la nave, reservándose á este el derecho á la correspondiente indemnizacion, segun los pactos hechos con aquel. Si habiendo repetido contra el vendedor resultare este insolvente, quedará la nave vendida obligada al pago de esta indemnizacion.

Secc. II. — *De los capitanes : contiene cincuenta y un articulos.*

Art. 634 del código. El capitán ha de ser español, y persona idónea para obligarse. Por consiguiente no lo pueden ser los extranjeros, á no ser que tengan carta de naturaleza, y afiancen, cuando menos, la mitad del valor de la nave que capitaneen. En cuanto á la pericia del capitán en el arte de la navegacion, su exámen y demas requisitos necesarios para ejercer este cargo, se estará (art. 635 del código) á las ordenanzas de mar. El naviero que segun ellas no tenga la patente de capitán, y se reserve ejercer la capitania de su nave, se limitará (art. 636 del código) á su administracion económica, valiéndose para cuanto diga orden á la navegacion de un capitán autorizado segun ellas. El capitán español estará, ó no (art. 637 del código), obligado á afianzar, segun trate con el naviero, y si este le relevase de fianza, no se la podrá exigir otro alguno. El capitán es (art. 638 del código) el gefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulacion, observando y cumpliendo cuanto manda para su servicio. Al capitán toca proponer al naviero las personas, que han de tripular la nave, y al naviero elegir las definitivamente; mas no podrá (art. 639 del código) obligar al capitán á recibir en su equipage persona que no sea de su satisfaccion. En cuanto á la facultad del capitán de imponer penas correccionales á los perturbadores del orden en la nave, á los que cometan faltas de disciplina, ó dejen de hacer el servicio que les toque, se observará (art. 640 del código) lo prevenido en los reglamentos de marina. En ausencia del naviero y del consignatario de la nave, puede el capitán contratar por sí (art. 641 del código) los fletamentos, segun las instrucciones recibidas, y procurando siempre adelantar los intereses del naviero. El capitán tomará (art. 642 del código) las disposiciones convenientes para pertrechar, proveer y municionar la nave, comprando por sí cuanto crea necesario, si las circunstancias no le dieran tiempo para consultar al naviero. En casos urgentes durante la navegacion, puede (art. 643 del código) el capitán hacer reparar y pertrechar la nave en cuanto sea necesario para acabar su viage, con tal que si llegare á puerto donde haya consignatario, obre con su acuerdo; pero fuera de dichos casos no puede el capitán disponer las reparaciones y pertrechos sin acuerdo del naviero. Si el capitán se hallare sin fondos para reparar, rehabilitar y aprovisionar la nave en caso de arribada, acudirá (art. 644 del código) á los corresponsales del naviero, si los hubiere en el mismo puerto, ó si no lograre así los fondos, podrá tomarlos á riesgo marítimo, ú obligacion á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, previa licencia del tribunal de comercio, si el puerto fuere español; y en país extranjero del cónsul, ó autoridad que conozca de asuntos mercantiles. No bastando este arbitrio, echará mano de parte del cargamento hasta cubrir las necesidades perentorias, vendiéndole con la misma autorizacion, ó en pública subasta. Despachada la nave para hacerse á la

vela, no puede (art. 643 del código) el capitán ser detenido por deudas (ni tampoco los demás individuos de la tripulación), á no ser que procedan de efectos suministrados para aquel viaje, en cuyo caso se admitirá la fianza prevenida en el art. 604. Los capitanes deben asentar (art. 646 del código) todo lo tocante á la administración de la nave, y ocurrencias de la navegación, en tres libros encuadernados y foliados, cuyas fojas se rubricarán por el capitán del puerto de la matrícula de su barco. En el libro 1º, titulado *de cargamento*, se anotará la entrada y salida de todas las mercaderías que se carguen en la nave, expresando su número, marcas, bultos, nombres de cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, y fletes que devenguen. En el mismo libro se sentarán también los nombres, procedencia y destino de cuantos pasajeros viajen en la nave. En el libro 2º, titulado *de cuenta y razón*, se llevará la de los intereses de la nave, anotando separadamente lo que reciba el capitán, y lo que expendan en reparos, aprestos, vituallas, salarios y demás gastos que se ocasionen; sentando en el mismo libro los nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulación, sus respectivos sueldos, cantidades que perciban por sí, y las consignaciones que hagan para sus familias. En el libro 3º, titulado *diario de navegación*, se anotarán día por día todos los acontecimientos del viaje, y las resoluciones sobre la nave, ó el cargamento, que exijan el acuerdo de los oficiales de ella. Si durante la navegación muriere algún pasajero ó individuo del equipage, el capitán pondrá (art. 647 del código) en buena custodia todos los papeles y pertenencias del difunto, formando de todo un inventario ante dos testigos, que serán algunos pasajeros, ó individuos de la tripulación. Antes de poner la nave á la carga reconocerán (art. 648 del código) el capitán y oficiales de la nave prolijamente su estado con dos maestros de carpintería y calafatería. Y resultando segura para emprender la navegación á que se destine, se extenderá por acuerdo en el libro de resoluciones, y en caso contrario se suspenderá el viaje, hasta que se repare. El capitán no desamparará (art. 649 del código) la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos. Estando en viaje no pernoctará fuera de ella, á no ser por ocupación grave que proceda de su oficio, y no de negocios propios. Llegando á un puerto extranjero, el capitán se presentará (art. 650 del código) al cónsul español dentro de las veinticuatro horas siguientes á haberle dado plática, y declarará ante el mismo su nombre, matrícula, procedencia y destino de su buque, las causas de su arribada, y mercaderías que componen su carga, recogiendo certificación que acredite haberlo así verificado, y la época de su arribo y partida. Tomando un capitán puerto por arribada en territorio español, se presentará (art. 651 del código), en cuanto salte en tierra, al capitán del puerto, y le declarará las causas de su arribada. Y siendo ciertas, y suficientes, la autoridad misma le dará certificación para su resguardo. Si habiendo naufragado la nave se salvare el capitán solo, ó con parte de la tripulación, se presentará (art. 652 del código) á la autoridad más inmediata, á quien

hará relación jurada del suceso. Esta se comprobará por declaraciones juradas de los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado. Si las de todos estos se opusieren á la del capitán (á quien se entregará el expediente para su resguardo), la de este no hace fe en juicio, y en ambos casos se reserva á los interesados la prueba en contrario. Consumidas las provisiones comunes de la nave antes de llegar al puerto, podrá (art. 653 del código) el capitán, de acuerdo con los demás oficiales, obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular á que los entreguen para consumo de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á más tardar, en el primer puerto adonde arribe. El capitán, sin permiso del naviero, no puede (art. 654 del código) cargar por su cuenta en la nave mercadería alguna, ni permitir que lo haga individuo alguno de la tripulación, sin el mismo consentimiento. Tampoco puede el capitán (art. 655 del código) hacer á favor suyo pacto alguno público ni secreto con los cargadores, sino que cuanto produzca la nave, bajo cualquier título, ha de entrar en el montón común de los partícipes en los productos. Navegando el capitán á flete común, ó al tercio, no puede (art. 656 del código) hacer negocio alguno separado, y si lo hiciera, pertenecerá la utilidad á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio. El capitán que concertado un viaje, dejare de cumplirle, ya porque no le emprenda, ó ya porque abandone la nave durante el viaje, además de indemnizar al naviero y cargadores todos los perjuicios, quedará (art. 657 del código) perpetuamente inhábil para capitanear nave alguna. Será excusable solamente cuando le sobrevenga algún impedimento físico, ó moral, por el cual no haya podido cumplir. El capitán no puede (art. 658 del código) poner en su lugar otro sin consentimiento del naviero, y si lo hiciera, responde de las gestiones del sustituto, á quien podrá deponer el naviero, y á quien le nombró, exigiéndole las indemnizaciones, según el artículo anterior. Desde cualquier puerto donde el capitán cargue la nave, remitirá (art. 659 del código) al naviero un estado exacto de los efectos cargados, nombres y domicilios de los cargadores, fletes que devenguen, y cantidades tomadas á la gruesa; y si en aquel puerto no hubiere medios de dar este aviso, verifíquelo en el primero adonde arribe, y los haya. El capitán dará noticia (art. 660 del código) al naviero de su arribo al puerto de su destino en el primer correo, ú ocasión. Cuando por cualquier accidente de mar desespere el capitán de salvar la nave, y se crea en el caso de abandonarla, oirá (art. 661 del código) sobre ello á los demás oficiales, y se estará á lo que decida la mayoría, teniendo el capitán voto de calidad. Pudiendo salvarse en el bote, llevará consigo lo más precioso, especialmente los libros de la nave. Si los efectos salvados se perdieren antes de llegar á buen puerto, en justificando en el primero adonde arribe, que la pérdida procedió de caso fortuito inevitable, no se le hará por ella cargo alguno. El capitán no puede (art. 662 del código) tomar por sus propias negociaciones dinero á la gruesa, ni hipotecar la nave. Siendo

coparticipe en el casco y aparejos, puede empeñar su porción, con tal que antes no haya tomado gruesa alguna sobre toda la nave, ni de esta exista otro empeño, ó hipoteca. En la póliza del dinero que tome á cargo de esta el capitán, ha de expresar la porción de propiedad sobre que funda la hipoteca, y si contraviniere en algo á este artículo, pagará el principal y costas, y podrá ser depuesto por el naviero. Fletada la nave, el capitán debe (art. 665 del código) ponerla franca de quilla y costados, apta para navegar y recibir la carga en el término pactado con el fletador. Estando fletada por entero la nave, no puede (art. 664 del código) el capitán recibir mas carga sin anuencia del fletador, y si lo hiciere, podrá este obligarle á desembarcarla, y exigirle los perjuicios. Sobre la cubierta del buque no permitirá el capitán (art. 663 del código) que se ponga carga, sin que consientan en ello todos los cargadores, el naviero y los oficiales de la nave, y bastará la oposición de cualquiera de estos, para que no se verifique. Las obligaciones impuestas á los navieros por los artículos 651 y 652 comprenden á los capitanes en las contratas (art. 666 del código) que hagan sobre fletes. Debe el capitán (art. 667 del código) mantenerse con toda su tripulación en la nave, mientras que se cargue. Fletada ya la nave para puerto determinado, no puede el capitán (art. 668 del código) dejar de recibir la carga y hacer el viage convenido, á no ser que sobrevenga peste, guerra, ó extorsion que impidan emprender la navegacion. Cuando algun corsario extrajere por violencia efectos de la nave, ó de su carga, ó el capitán se viere precisado á entregárselos, formalizará su asiento en el libro, y justificará el hecho en el primer puerto adonde arribe. El capitán debe (art. 669 del código) resistir la entrega de los efectos que se le exijan, ó reducirlos por cuantos medios le dicte la prudencia á la menor cantidad y calidad. El capitán que corra temporal, ó advierta daño ó avería en la carga, hará (art. 670 del código) su protesta dentro de veinticuatro horas en el primer puerto adonde arribe, y la ratificará dentro de igual término, en cuanto llegue al de su destino, pasando en seguida á justificar los hechos, y hasta quedar evacuada la justificacion no podrá abrir las escotillas. El capitán no puede (art. 671 del código) tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, so pena de nulidad. En cuanto el capitán llegue (art. 672 del código) al puerto de su destino, y le despachen en las oficinas de aduana y marina, entregará su cargamento á los respectivos consignatarios, sin desfalco, bajo de su responsabilidad personal, la del buque, sus aparejos y fletes. Las creces y aumentos que tenga la carga durante su estancia en la nave, pertenecen (art. 673 del código) al propietario. Cuando por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la órden, ignore el capitán á quien ha de entregar el cargamento, le pondrá á disposicion (art. 674 del código) del tribunal de comercio, ó en su defecto de la autoridad judicial local, para que provea lo conveniente á su depósito, conservacion y seguridad. El capitán sentará (art. 675 del código), especialmente en el libro de carga-

mentos, los géneros que entregue, con sus marcas y números, y expresion de la cantidad, si se pesaren ó midieren. El capitán responde civilmente (art. 676 del código) de cuantos daños sobrevengan por su impericia, ó descuido, á la nave y á su cargamento. Si estos daños procedieren de haber obrado con dolo, además de aquella responsabilidad, será procesado criminalmente, y castigado segun las leyes. El capitán que haya sufrido tal condena, quedará (art. 677 del código) inhabilitado para obtener cargo alguno en la nave. No se admitirá excepcion alguna al capitán que hubiere tomado derrota contraria á la que debia (art. 678 del código), ó variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales de la nave, y de los cargadores ó sobrecargos. El capitán responde tambien civilmente (art. 679 del código) de las sustracciones y latrocinios cometidos por la tripulacion, salva su repeticion contra los culpados. El capitán es responsable de las pérdidas, multas y confiscaciones ocurridas por contravenir á las leyes, y reglamentos de aduanas ó de policia en los puertos, y de los que se causen por discordias suscitadas en el buque, ó por faltas de la tripulacion en el servicio y defensa del mismo, á no ser que pruebe que usó con tiempo de toda la extension de su autoridad. Serán tambien de cargo del capitán (art. 680 del código) los perjuicios que resulten por la inobservancia de los artículos 648, 649, 650, 665 y 667. El capitán ha de responder (art. 681 del código) sobre el cargamento desde que se le entrega en la orilla ó muelle del puerto en donde se carga, hasta la orilla ó muelle del puerto de la descarga, á no ser que se hubiere pactado otra cosa, ó quedado de cuenta del cargador entregar, ó recibir la carga á bordo. El capitán no responde (art. 682 del código) de los daños que sobrevengan al buque, ó á su cargamento, por fuerza mayor insuperable, ó caso fortuito inevitable. Ningun capitán puede (art. 685 del código) entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, sino en los casos prevenidos en los artículos 968 y 969 que ponemos de intento, bien que este no sea su lugar.

#### TIT. IV. — DE LOS RIESGOS Y DAÑOS DEL COMERCIO MARÍTIMO.

##### *De las arribadas forzosas.*

Art. 968. Serán justas causas de arribada á distinto punto prefijado para el viage: 1<sup>a</sup> la falta de víveres. 2<sup>a</sup> El temor fundado de enemigos y piratas. 3<sup>a</sup> Cualquiera accidente en el buque, que le inhabilite para continuar la navegacion.

Art. 969. Si ocurriere cualquiera de los tres motivos del artículo anterior, que obligue á la arribada, se examinará y calificará en junta de los oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva á pluralidad de votos, lo que se extenderá en el acta, firmándola cuantos sepan. El capitán tendrá voto de calidad; y los interesados en el cargamento, que esten presentes, asistirán á la junta sin voto, y solamente para instruirse de la discusion, y hacer las reclamaciones que les convengan, lo que se insertará en el acta.