

formalidades de que habla el art. 686; VIII. De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

693. El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.

694. No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquel hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagará á su nombre.

695. El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal.

696. Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habian aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

697. Si se viere atacado por algun cor-

sario y despues de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento y justificará el hecho ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor quedará exento de responsabilidad.

698. El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga, daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata haciendo relación de los hechos.

La autoridad, ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos recibiendo declaración á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente, en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al juez ó tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fé si estuviere conforme con los de la tripulación y pasajeros: si discordare se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

699. El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su

destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del juez, ó tribunal, ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

CAPÍTULO III.

De los oficiales y tripulación del buque.

700. Para ser piloto será necesario:

I. Reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marina ó navegación;

II. N6 estar inhabilitado con arreglo á ellos, para el desempeño de su cargo.

701. El piloto, como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al capitán en los casos de ausencia, enfermedad ó muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

702. El piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su encargo, siendo responsable de los accidentes á que diere lugar por su omisión en esta parte.

703. El piloto llevará particularmente y por sí un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado "Cuaderno de bitácora," con nota al principio expresiva del número de las que contenga, firmado por la autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y

del mar, el aparejo que se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones, y bajo el nombre de "Acaecimientos," las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques y todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación.

704. Para variar de rumbo y tomar el más conveniente al buen viaje del buque, se pondrá de acuerdo el piloto con el capitán. Si éste se opusiere, el piloto le expone las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar. Si todavía insistiere el capitán en su resolución negativa, el piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales en el libro de navegación, y obedecerá al capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

705. El piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido é impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta.

706. Por responsabilidad ó inhabilitación del capitán y del segundo capitán, sucede el contra-maestre en el mando y responsabilidad de la nave.

707. Serán obligaciones del contra-maestre:

I. Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargo, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan;

II. Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra;

III. Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes é instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de

cualquier ocurrencia en que fuere necesaria la intervencion de su autoridad;

IV. Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, conforme á las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecucion con puntualidad y exactitud;

V. Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos del buque, si se procediere á desarmarlo, á no ser que el naviero hubiere dispuesto otra cosa.

Respecto de los maquinistas, regirán las reglas siguientes:

I. Para poder ser embarcado como maquinista naval formando parte de la dotacion de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave, pero no ejercerán mando ni intervencion sino en lo que se refiera al aparato motor;

II. Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas; tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras, y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo del maquinista;

III. Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservacion y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes ó áverías que por su descuido ó impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta;

IV. No emprenderá ninguna modificacion en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiese nota-

do en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha, sin la autorizacion previa del capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si á pesar de esto el capitán insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposicion;

V. Dará cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algun tiempo ú ocurra algun accidente en su departamento, del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras;

VI. Llevará un libro ó registro titulado "Cuaderno de máquinas," en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son por ejemplo: el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturacion del agua en las calderas, el consumo del combustible y de materias lubricadoras; y bajo el epígrafe de "Anuncios notables," las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas; tambien se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y direccion del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

708. El contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitacion del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

709. El capitán podrá componer la tripulacion de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y á falta de marineros mexicanos, podrá em-

barcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la que determina la ley. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulacion con extranjeros, con anuencia del cónsul ó autoridades de marina.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulacion y demás que componen la dotacion del buque, y á que se hace referencia en el art. 686, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervencion de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina, si se extiende en los dominios mexicanos, ó por los cónsules ó agentes consulares de México si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera, cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresion de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 686, y no apareciendo indicio de alteracion en sus partidas, hará fé en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulacion, sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulacion podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidacion de sus haberes, tales como resulten del libro.

710. El hombre de mar, contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo, sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro, sin obtener permi-

so escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si no habiendo obtenido esta licencia el hombre de mar contratado en un buque se contratase en otro, será nulo el segundo contrato y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquel quien le sustituya.

Además, perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiere satisfacer, de la indemnizacion de que trata el párrafo tercero de este artículo.

711. No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminacion del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

712. El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

I. Perpetracion de delito que perturbe el orden en el buque;

II. Reincidencia en faltas de subordinacion, disciplina ó cumplimiento en el servicio;

III. Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar;

IV. Embriaguez habitual;

V. Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el art. 719;

VI. La desercion.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de

emprender el viaje y sin expresar razon alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnizacion saldrá de la masa de los fondos del buque si el capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interes de la seguridad y buen servicio de aquel. No siendo así, será de cargo particular del capital.

Comenzada la navegacion, durante ésta y hasta concluido el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulacion en tierra ni en mar, á menos de que como reo de algun delito, proceda su prision y entrega á la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

713. Si contratada la tripulacion se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó despues de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquel que estaba determinado en el ajuste de la tripulacion, será ésta indemnizada por la rescision del contrato, segun los casos, á saber:

I. Si la revocacion del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados, una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocacion;

II. Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los dias que por aproximacion debiera aquel durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la ley; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duracion que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnizacion se fijará en quince dias, descontando en todos los casos las sumas anticipadas;

III. Si la revocacion ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieren embarcados y al que necesite para llegar al puerto término del viaje; debiendo además, el capitán, proporcionar á unos y otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedicion del buque, segun les convinieren.

IV. Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á éste destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulacion no presentaren su conformidad, se les abonará por indemnizacion la mitad de lo establecido en el caso primero, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los dias trascurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteracion, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribucion, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia.

Aunque el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocacion ó alteracion del viaje procediere de los cargadores ó fletadores el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnizacion que corresponda en justicia.

714. Si la revocacion del viaje procediere de justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque no hubiere salido del puerto, los individuos de la tripulacion no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el dia en que se hizo la revocacion.

715. Serán causas justas para la revocacion del viaje:

I. La declaracion de guerra ó interdic-

cion del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque;

II. El estado de bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniera despues del ajuste;

III. La prohibicion de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque;

IV. La detencion ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero;

V. La inhabilitacion del buque para navegar.

716. Si despues de emprendido el viaje ocurriese alguna de las tres primeras causas expresadas en el artículo anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto adonde el capitán creyere conveniente arribar en beneficio del buque y cargamento, segun el tiempo que hayan servido en él; pero si el buque hubiere de continuar su viaje, podrán el capitán y la tripulacion exigir mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la causa cuarta se continuará pagando á la tripulacion la mitad de su haber, si el ajuste hubiere sido por meses; pero si la detencion excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando á los tripulantes la cantidad que les habria correspondido percibir, segun su contrato, concluido el viaje. Y si el ajuste hubiere sido por un tanto el viaje, deberá cumplirse el contrato en los términos convenidos.

En el caso quinto, la tripulacion no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; mas si la inhabilitacion del buque procediere de descuido ó impericia del capitán, del maquinista ó del piloto, indemnizarán á la tripulacion de los perjuicios sufridos, salva siempre la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

717. Navegando la tripulacion á la parte, no tendrá derecho por causa de revocacion, demora ó mayor extension de viaje, más que á la parte proporcional que

le corresponda en la indemnizacion que hagan al fondo comun del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias.

718. Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento ó naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulacion para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Si se salvare alguna parte del buque ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulacion ajustada á sueldo, incluso el capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; mas los marineros que naveguen á la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la parte del flete salvado. Si hubieran trabajado para recoger los restos del buque naufragado, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificacion proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrojados para conseguir el salvamento.

719. El hombre de mar que enfermase no perderá su derecho al salario durante la navegacion, á no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De todos modos, se suplirá del fondo comun el gasto de la asistencia y curacion, á calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida recibida en servicio ó defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo comun, deduciéndose ante todo de los productos del flete, los gastos de asistencia y curacion.

720. Si el hombre de mar muriere durante la navegacion, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, segun su ajuste y la ocasion de su muerte, á saber:

Si hubiere fallecido de muerte natural y estuviere ajustado á sueldo, se le abo-

nará lo devengado hasta el día de su fallecimiento.

Si el ajuste hubiere sido á un tanto por viaje, le corresponderá la mitad de lo devengado si el hombre de mar falleció en la travesía á la ida, y el todo si navegando á la vuelta.

Y si el ajuste hubiere sido á la parte y la muerte hubiere ocurrido despues de emprendido el viaje, se abonará á los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo éste fallecido antes de salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho á reclamación alguna.

Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará á sus herederos, concluido el viaje, la totalidad de los salarios ó la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como á los demás de su clase.

En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiendo sido por descuido ú otro accidente sin relacion con el servicio, solo percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

721. El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, estarán afectos á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada á sueldo ó por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición á otra.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

722. Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

I. Si antes de comenzar el viaje intentar el capitán variarlo, ó si sobreviniere una guerra marítima con la nación adonde el buque estaba destinado;

II. Si sobreviniere y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino;

III. Si el buque cambiase de propietario ó de capitán.

723. Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á mozo de cámara, necesarios para su dirección, maniobras y servicio; y por lo tanto estarán comprendidos en la dotación de tripulación los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de á bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevara de transporte.

CAPÍTULO IV.

De los sobrecargos.

724. Los sobrecargos desempeñarán á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán á éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación.

Las facultades y responsabilidad del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad, y empleo.

725. Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en el capítulo II del título III, libro II, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

726. Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su viaje, fuera del de la pacotilla que por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido.

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacoti-

lla, á no mediar autorización expresa de los comitentes.

TÍTULO TERCERO.

DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DEL COMERCIO MARÍTIMO.

CAPÍTULO I.

DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

De las formas y efectos del contrato de fletamento.

727. 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:

I. La clase, nombre y porte del buque;
II. Su pabellón y puerto de matrícula;
III. El nombre, apellido y domicilio del capitán;

IV. El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento;

V. El nombre, apellido y domicilio del fletador, y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato;

VI. El puerto de carga y descarga;

VII. 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;

VIII. El flete que haya de pagarse, 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;

IX. El tanto de capa que se haya de pagar al capitán;

X. Los días convenidos para la carga y descarga;

XI. Las estadías y sobreestadías que habrán de contarse y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar.

728. 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.

729. 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 fé 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.

730. 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 expedita la acción contra el capitán para el resarcimiento de perjuicios.

731. Si en la póliza del fletamento no constare el plazo en que hubieren de verificarse la carga y 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 trascurrido en cargar y descargar.

732. 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 obliga-