

por las hechas á país extranjero, contándose estos términos en caso de pérdida, desde el día en que debia haberse efectuado la conduccion, y en caso de avería, desde el día en que se hubiese hecho la remesa de las mercancías, sin perjuicio de los casos de fraude.

467. Todas las acciones relativas á las letras y á los vales, pagarés y libranzas, prescriben á los cuatro años, contados desde el día del protesto ó de la última diligencia judicial.

LIBRO TERCERO.  
DEL COMERCIO MARÍTIMO.

TITULO I.

DE LAS NAVES.

*De su propiedad y su responsabilidad.*

468. Las naves se estiman para los efectos del derecho, entre los bienes muebles, y se adquieren por los mismos medios que toda cosa que está en el comercio humano, bajo las propias reglas, si no aparece alguna modificacion en este código; y siendo nacionales, deberán estar registradas en la matrícula de mar de algun puerto de la República y sujetas á su Ordenanza.

469. Pueden adquirirse por todo el que tiene capacidad, segun las leyes de la República, para comerciar, y solo las nacionales pueden hacer el comercio de escala y cabotaje en los puertos de la República, salvás las excepciones de los tratados con potencias extranjeras.

470. Cuando las naves sean ejecutadas y vendidas judicialmente para el pago de acreedores, tendrán privilegio de prelacion las obligaciones siguientes por el órden que se designan:

1º El derecho del fisco.

2º Las costas judiciales de su venta y distribucion del precio.

3º Los derechos de pilotaje, toneladas y demás llamados de puerto.

4º Los sueldos ó emolumentos del de-

positario ó custodio de la nave desde su entrada al puerto hasta su venta.

5º El alquiler del almacen donde se depositaron los aparejos.

6º Los gastos erogados en la conservacion y reparo de la nave en su último viaje hasta su venta.

7º Los sueldos del capitán y tripulacion que sirvieron el último viaje.

8º Las deudas que contrajo el capitán en su último viaje, siendo indispensables, y en utilidad de la nave.

9º Lo que se deba por los materiales y manó de obra de la construccion de la nave, cuando no hubiere hecho viaje alguno, y si hubiese navegado, la parte del precio que aun no esté satisfecha á su último vendedor, y las deudas que se hubieren contraído para repararla, aparejarla y provisionarla para el último viaje.

10. Las cantidades tomadas á la gruesa ántes de la última salida sobre el todo de la nave, ó alguna de sus partes.

11. El premio de los seguros para el último viaje, sobre las mismas cosas.

12. Finalmente, la indemnizacion debida á los cargadores por no haberse entregado sus efectos á los consignatarios, ó por las averías de que le sea responsable la nave.

471. Para gozar de prelacion en los casos del artículo anterior, deberán comprobarse los créditos de que trata el número 1 por liquidacion formada por contador de la respectiva oficina; los del número 2º por tasacion judicial, los de los números 3º, 5º, 6º, 7º y restantes, por decision judicial ó arbitral, previa justificacion ante dicha autoridad, y en cuanto á los del número 4, por la liquidacion hecha con presencia de los roles ó libro de cuenta y razon.

472. Los acreedores, por cualquiera de los títulos expresados en el art. 470, conservan su derecho contra la nave vendida, mientras permanezca en el puerto donde se hizo la venta, y sesenta días contados desde que se haga á la vela para el pri-

mer viaje por cuenta del nuevo propietario. Mas siendo judicial la venta, con todas las solemnidades legales y en pública subasta, espira ese derecho luego que quede extendida la escritura de venta.

473. Mientras dure la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el art. 470, puede ser embargada á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma en cualquier puerto donde se halle; y se procederá á su venta judicialmente con audiencia y citacion del capitán en caso de hallarse ausente el naviero.

474. Por cualquiera otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citacion, al ménos en el lugar de su domicilio.

475. Se estima por viaje de una nave su salida de un puerto á otro, que conste en ambos y que dilate en arribar treinta días al ménos; ó su salida y regreso, en cuyo intervalo demore más de sesenta días, si en este último caso no ha habido reclamo de los acreedores.

476. La venta voluntaria de una nave puede hacerse de todo ó de parte de ella, estando en el puerto ó en viaje, y ha de hacerse constar por escritura pública, pues nadie puede poseerla sin título. Si se enajenare estando en viaje, se conserva hipotecada á los acreedores expresados en el art. 470, hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculado, y seis meses despues. Por la sola posesion no se adquiere el dominio de la nave sino al cabo de treinta años, siendo la posesion continuada y no siendo el poseedor el capitán. Deben además en la prescripcion concurrir las circunstancias con que por el derecho comun es un título de dominio.

477. Toda nave puede ser ejecutada y vendida por autoridad judicial, por la vía y trámites del juicio ejecutivo, guardando los términos designados para los bienes raí-

ces, si se trata de la nave misma, de su casco, quilla ó aparejos, y los de los muebles si se trata de sus provisiones, vituallas ú otra cosa así, cuya falta no inutiliza á la nave.

478. La nave que esté al hacerse á la vela no puede ser embargada sino por deudas contraídas para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje, y aun en ese caso no puede embargarse si presta caucion bastante. Se entiende que está al hacerse á la vela cuando está ya provista por el capitán de todo lo necesario para viajar.

479. Para que una nave pueda aparejarse, es necesario que se halle bien construida á juicio de peritos y que esté matriculada y sujeta á las Ordenanzas de matrícula, sin cuyos requisitos no podrá hacer viaje alguno.

TITULO II.

*De los navieros.*

480. Para ser naviero se necesita la capacidad legal para el comercio, y estar inscrito en la matrícula del puerto.

481. Al naviero corresponde hacer todo contrato respectivo á la nave, ó dar instrucciones al capitán al intento, quedando responsable aquel de lo que éste haga en su nombre, siendo conforme á dicha instruccion, ó en utilidad comprobada de la nave. La instruccion será escrita y firmada.

482. El nombramiento de capitán corresponde al naviero, y siendo varios se hará por la mayoría. El cargo de capitán puede desempeñarse por el mismo naviero si tuviere los requisitos para serlo, y hallándose en el mismo caso los copartícipes, se preferirá al que tenga más interés en la nave.

483. Es el naviero responsable de la indemnizacion que se deba á los cargadores por los perjuicios que en los efectos cargados ocasionare el capitán, si no es que abandone el buque y los fletes del úl-



timo viaje para su pago: asimismo es responsable al capitán de lo que se haya suplido á la nave en uso de sus facultades ó instrucciones; así como queda obligado por todos los contratos que en los mismos términos celebre el dicho capitán.

484. El naviero no tiene responsabilidad por los contratos que el capitán haga en su provecho particular, ó por el de la nave, excediéndose de sus atribuciones sin expresa autorizacion, ó dentro de ellas, no mediando las formalidades legales esenciales para la validez del acto obligatorio.

485. Tampoco tiene responsabilidad el naviero por los excesos del capitán y tripulacion durante la navegacion, debiendo procederse contra la persona y bienes de los autores.

486. Puede despedir el naviero al capitán y tripulacion, pagándoles los sueldos devengados, y estando en viaje los que debieran devengar, hasta que regrese al punto donde se hizo el ajuste, sin indemnizacion, no estando expresamente pactada; y si hubo causa justa ó delito para despedirlos durante el viaje, no les debe abonar más que el sueldo devengado.

487. Si los ajustes del capitán y tripulacion fueren por tiempo determinado, hasta que espire éste no pueden ser despedidos, sino en el caso de insubordinacion en materia grave, hurto, embriaguez habitual, daño causado en el buque, dolo ó negligencia manifiesta y probada: si el capitán es copropietario, solo bajo estos supuestos puede ser despedido, y dándole su porcion social, que en caso de no ser determinada se apreciará por peritos.

488. Todo contrato entre naviero y capitán, caduca por la venta de la nave, quedando salvo el derecho de éste por la indemnizacion correspondiente, á que queda afecta la nave misma por un año si el vendedor resulta insolvente.

489. Los conaveros tienen el derecho de tanteo en la venta que cualquiera de ellos haga de su porcion respectiva, proponiendo la compra dentro de tercero día de

consumado el contrato y consignando en el acto el precio.

490. Cuando la nave necesita reparacion, si los coparticipes, pasados quince días de notificados, no aprestan los fondos suficientes, perderán el derecho á su porcion respectiva, que se aplicará á aquellos de sus copropietarios que hicieron la reparacion.

### TITULO III.

#### Del capitán, sobrecargo y corredores.

##### SECCION I.

#### Del capitán.

491. Para ser capitán se necesita ser mexicano por nacimiento ó naturalizacion, en ejercicio de sus derechos, perito en el arte con patente expedida, previo el examen y demás requisitos de las Ordenanzas de matrícula.

492. El naviero que quiere hacerse cargo de su buque, no teniendo los requisitos del artículo anterior, no podrá hacer otra cosa que desempeñar la administracion económica, estando obligado á tomar capitán aprobado para lo relativo á la navegacion.

493. El capitán estará ó no obligado á caucionar su manejo, segun lo que sobre ello contrate con el naviero; y si éste le relevase de dar fianzas, no se le podrán exigir por otra persona.

494. El capitán es el jefe de la nave, y como á tal le debe obedecer la tripulacion, bajo las penas de Ordenanza.

495. El capitán no puede ser obligado á recibir contra su voluntad los individuos de la tripulacion: es derecho suyo proponerlos y el naviero debe escoger de entre los que le presente.

496. El capitán, al imponer las penas correccionales para que está facultado, por la perturbacion del orden en la nave, faltas de disciplina ó del servicio, obrará como lo previenen los reglamentos de marina.

497. En ausencia del naviero ó los consignatarios de la nave, el capitán puede ajustar los fletes con entera sujecion á las instrucciones que tenga escritas en duplicado, de que conservará un ejemplar y otro el naviero, firmados ambos por los dos, y procurará siempre las mayores ventajas en favor de la nave.

498. Cuando las circunstancias no permitan al capitán tomar las instrucciones del naviero, deberá comprar lo que estime absolutamente necesario para mantener la nave pertrechada, provista y municionada.

499. En casos urgentes que ocurran durante la navegacion, el capitán puede hacer en la nave los reparos necesarios e indispensables para continuar el viaje, obrando de acuerdo con el consignatario, si le es posible. Si no tiene fondos para la reparacion, rehabilitacion y aprovisionamiento indispensables en caso de arribada, acudirá á los corresponsales del naviero, y en su defecto, á los interesados en la carga, y á la falta de unos y otros podrá obligar la nave ó cualquier cosa de ella, contratando préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo, previa licencia del cónsul ó vice-cónsul de la Republica en puerto extranjero, y en defecto de esos funcionarios, así como en los puertos nacionales, de la autoridad judicial que conozca de los negocios de comercio. No bastando ese recurso, podrá con la misma formalidad enajenar la parte de la carga cuyo precio cubra el lasto, debiendo escoger la que tenga mejor consumo, y haciendo el remate con autorizacion judicial en pública subasta: fuera de estos casos, en ningun otro tiene facultad de hacer todo lo que aquí se previene sin intervencion del naviero mismo, por lo que toca á la nave.

500. El capitán debe hacer constar todo lo relativo á la administracion económica de la nave y las ocurrencias de la navegacion, á cuyo fin llevará tres libros forrados y foliados, rubricados en su primera foja por el presidente y el secretario del tribunal de los asuntos de comercio.

El primero de los tres libros, y que se titulará de cargamentos, servirá para asentar minuciosamente las mercancías que se carguen, con expresion de la marca y número de bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, y fletes que devengaren: los nombres, procedencia y destino de los pasajeros.

El segundo, de cuenta y razon, llevará la de toda clase de gastos, cualesquiera que sean, que se hagan en la nave, especificando minuciosamente cuánto da ó recibe el capitán bajo cualquier título. Constarán en él igualmente los nombres de los individuos todos de la tripulacion, y el sueldo que reciban ó devengan, el lugar del domicilio de cada marinero ó oficial.

El tercero, que será el diario de navegacion, expresará cada día todos los acontecimientos que ocurran en la nave, en los pasajeros y en la tripulacion, las resoluciones que deban tomarse y se tomen por los oficiales sobre la nave ó el cargamento.

501. Si durante la navegacion muere algun pasajero, el capitán formará á presencia de dos testigos, inventario de los bienes, pondrá éstos en buena custodia y asentará en el diario el acontecimiento: lo mismo hará con el nacimiento y partida de bautismo que ocurran durante el viaje.

502. Antes de poner á la carga la nave, el capitán y oficiales reconocerán su estado, acompañados de dos maestros de carpintería y calafatería, y hallándola segura para el viaje, se extenderá una acta en el libro de resoluciones; en caso contrario, hecho tambien el asiento, se suspenderá el viaje hasta que estén hechos los reparos necesarios.

503. Nunca podrá el capitán desamparar la nave ni pernoctar fuera estando en viaje, si no es por ocupacion precisa de su oficio.

504. El capitán que llegue á puerto extranjero, se presentará al cónsul mexicano dentro de veinticuatro horas desde