

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 tripulación durante la navegacion, debiendo procederse contra la persona y bienes de los autores.

486. Puede despedir el naviero al capitán y tripulación, 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 tripulación 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 tripulación, bajo las penas de Ordenanza.

495. El capitán no puede ser obligado á recibir contra su voluntad los individuos de la tripulación: 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

que se le dió la plática, y le declarará el nombre, matrícula, procedencia y destino del buque, la especie de cargamento que conduce, la causa ó causas de su arribada, y recogerá del mismo funcionario certificado de su declaración, del tiempo en que arribó y en el que parte. Todo lo prevenido en este artículo hará ante el capitán del puerto, si el de la arribada fuese mexicano.

505. En caso de naufragio, el capitán, con los que se hubieren salvado de la nave, se presentarán en el puerto más inmediato á la autoridad judicial, y bajo juramento hará ante ella relacion minuciosa de lo ocurrido, procurando comprobarla con el testimonio jurado de los individuos de la nave que se salvaron, y recogerá el expediente original para su resguardo. Siendo contradictorias las deposiciones, no hará fé la del capitán, y en todo caso, los pasajeros y marineros y todo otro interesado, tienen su derecho expedito para producir prueba en contrario. Si el naufragio no ocurriere en las costas mexicanas, el capitán hará su informacion con intervencion del cónsul mexicano.

506. Consumidas las provisiones de la nave durante la navegacion, el capitán, de acuerdo con sus oficiales, puede obligar al que tenga víveres por su cuenta particular á entregarlos para el consumo comun, debiéndosele pagar por su justo precio á la primera arribada del buque.

507. Sin permiso del naviero no puede el capitán ni ninguno de la tripulacion, llevar carga de su cuenta particular en el buque. Tampoco hacer pacto alguno con los cargadores, que ceda en su beneficio particular, pues todo cuanto produzca la nave, bajo cualquier título que sea, ha de entrar en el acervo comun de los partícipes en los productos.

508. Navegando el capitán á flete comun ó al tercio, no puede tampoco hacer por su cuenta negocio separado, y si lo hiciera pertenecerá la utilidad que resulte

á los demás interesados y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

509. Si el capitán ajustado para un viaje falta á su compromiso de cualquier modo, debe indemnizar al naviero y á los cargadores de los perjuicios que con su conducta les ocasione; y queda inhábil perpétuamente para el cargo de capitán, salvo en caso de impedimento físico ó moral que le embarace cumplir su empeño,

510. El capitán no puede poner sustituto en su lugar sin consentimiento del naviero, y haciéndolo, le será responsable de todas las gestiones que haga el sustituto, teniendo derecho el naviero de deponer á uno y otro y de exigir al capitán indemnizacion, como en el artículo precedente.

511. Desde el puerto donde cargue el capitán, debe dar aviso al naviero de los efectos que carga, en su flete, nombre y domicilio de los cargadores, y cantidades tomadas á la gruesa: si no lo puede hacer desde allí lo hará en el primer puerto que arribe, si le fuere posible. Tambien aprovechando la primera oportunidad, le dará noticia de su llegada al puerto de su destino.

512. Si el en caso de un accidente de mar le fuere preciso al capitán abandonar la nave, reunirá á los oficiales teniendo el voto de calidad y obrará segun lo acordado. Si logra salvar un bote, en él llevará lo más precioso del cargamento, dando preferencia sobre todo á los libros de la nave. Si los efectos salvados se perdieren ántes de llegar á buen puerto, no tiene responsabilidad, justificando en el primer puerto á que arribe que la pérdida fué de caso fortuito inevitable.

513. Naufragando una nave en cualquier punto distante de puerto ó poblado, están el capitán, oficiales y marineros obligados á acudir á salvar todos los efectos del cargamento, recoger los que el mar arroje á la playa, y en cuanto sea posible, dar aviso y pedir auxilio á la autoridad política más inmediata, sin per-

juicio de hacerlo luego que se pueda con la más próxima al lugar donde ocurrió el naufragio y al cónsul si reside allí. Mientras no se reciban los auxilios, la tripulacion es responsable de los efectos salvados hasta entregarlos á la autoridad por inventario, de la cual recogerán recibo para su resguardo.

514. No puede el capitán para sus negocios propios hipotecar la nave, ó tomar sobre ella dinero á la gruesa, salvo que fuere copartícipe, en cuyo caso solo puede obligar su porcion particular siempre que no esté ántes obligado el todo de la nave, y cuidando de especificar en la póliza del dinero que tomare, la porcion de la propiedad que le corresponde y sobre que funde la hipoteca. La contravencion á este artículo da derecho al naviero para deponer al capitán y obligar á éste al pago de principal y costas.

515. Fletada la nave, debe ponerla el capitán en aptitud de recibir luego la carga en el término pactado, sin poder, cuando se ha fletado por entero, recibir carga de otra persona sin auencia del fletador, el cual podrá obligarle, si llega á hacerlo, á desembarcarla, y exigirle la reparacion de los perjuicios que le irrogue.

516. Sin consentimiento del naviero, de los oficiales de la nave y de los cargadores, no podrá el capitán poner carga sobre cubierta, bastando para ello que lo revista uno solo de los expresados individuos.

517. El capitán, lo mismo que el naviero, no puede admitir más carga de la que corresponda á la cavidad de la nave, haciéndose responsable de los perjuicios que ocasione á los cargadores.

518. Está obligado el capitán á mantenerse dentro del buque, con toda su tripulacion, mientras se esté cargando; á no permitir fuego en la cocina durante la navegacion desde las cinco de la tarde hasta despues de amanecer al día siguiente, y que no se fume entre cubiertas.

519. Fletada la nave para determinado viaje, no puede dejar de hacerlo, si no so-

breviene guerra, peste ó estorsion en la misma nave que la impida navegar.

520. Cuando un corsario extrajere por violencia efectos de la nave, que resistirá el capitán ó procurará como le sugiera la prudencia atenuar, formará su asiento en el libro y justificará el hecho en el primer puerto á que arribe, como en el caso de naufragio.

521. El capitán que corriere temporal ó considere que haya daño ó avería en la carga, hará su protesta en el primer puerto á que arribe, en el término de veinticuatro horas, y la ratificará en igual plazo, contado tambien desde su arribo, llegando á su destino, procediendo luego á justificar los hechos sin abrir las escotillas.

522. No puede el capitán tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y en caso de hacerlo será ineficaz el contrato con respecto á éste.

523. Llegado el capitán al puerto de su destino, obtenidos los permisos de las oficinas de marina y de hacienda, entregará desde luego á los cargadores ó consignatarios el cargamento sin desfaleo, bajo su responsabilidad y la de la nave, sus pertrechos y aparejos. Mas si el cargamento hubiese tenido aumento, éste será del dueño, pagando el flete respectivo al naviero.

524. En ausencia de consignatario ó portador legítimo de los conocimientos á la órden, el capitán deberá poner el cargamento á disposicion del tribunal de comercio, para que provea lo conducente á su depósito y conservacion, con intervencion del cónsul ó cónsules de la nacion á que pertenezca el buque y su cargamento.

525. El capitán llevará un asiento formal de los géneros que entrega con sus marcas y números, ó su cantidad si son de peso ó medida, y lo trasladará al libro de cargamentos.

526. El capitán es civilmente responsable de los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento, por su impericia ó negligencia, estando obligado á prestar la

culpa levisima. Si hubo dolo, será además castigado con arreglo á la legislacion criminal comun. Y si fuere declarado inhábil, no podrá ejercer cargo alguno en ningun buque.

527. No se admite excepcion alguna al capitan responsable, por haber tomado ruta contraria á la que debia, ó variado la que llevaba sin justa causa calificada en junta de oficiales, con asistencia de los cargadores y sobrecargos que se hallaren á bordo.

528. Es tambien civilmente responsable el capitan, de los hurtos y robos cometidos en el buque por la tripulacion, teniendo derecho de repetir contra el culpable. Lo es tambien de las pérdidas, comisos, multas y confiscaciones, por haber contravenido las disposiciones aduanales y de policia de los puertos, y de las que se causen por las discordias que se susciten en el buque, por las faltas de la tripulacion en su servicio y defensa, si no prueba que usó de todos los medios que estaban en su arbitrio para evitarlo, prevenirlo y corregirlo.

529. Es responsable en los mismos términos de los perjuicios ocasionados por la inobservancia de los arts. 502, 504, 507, 515, 516 y 517.

530. La responsabilidad del capitan sobre el cargamento comienza desde que se le hace entrega de él en la orilla del mar ó muelle del puerto de la carga hasta el de la descarga, salvo lo que expresamente se haya pactado, ó que quedare por cuenta del cargador poner la carga á bordo ó recibirla del mismo modo.

531. Por los perjuicios de caso fortuito ó fuerza invencible, no es responsable el capitan.

532. El capitan no puede arribar fuera del puerto de su destino sino en los casos de los arts. 731 al 735, y si lo hiciere en otro caso ó por negligencia, culpa ó impericia, será responsable al naviero y á los cargadores de los daños y perjuicios que les sobrevengan.

533. El capitan que tome dinero sobre el casco y aparejos del buque, que empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y forma prevenidos, así como el que cometa fraude en sus cuentas, además de reembolsar la cantidad defraudada, será castigado como reo de hurto doméstico.

534. Toda obligacion contraida por el capitan en beneficio del buque, recae sobre el naviero, y no lo hace personalmente responsable si él no se constituye expresamente tal, ó firma letra de cambio ó pagaré á su nombre.

SECCION II.

*De los oficiales y equipaje de la nave.*

535. Ninguno podrá ser piloto, contra-maestre ú oficial de nave mercante, sin tener los requisitos y habilitacion de las Ordenanzas de matricula de mar. El contrato que se celebrare con persona á que falten estos requisitos, es nulo é ineficaz.

536. En defecto del capitan, recae el mando de la nave en el piloto, cuyo oficial debe siempre ir provisto de las cartas de navegacion y de los instrumentos necesarios para el desempeño de sus funciones, siendo responsable mancomunadamente con el capitan, de los daños que ocasione la falta.

537. Para variar de rumbo el piloto, obrará de acuerdo con el capitan; y si este se opusiere, expondrá sus razones en la junta de oficiales, y si el capitan insiste en su resolucion, obedecerá, asentando en el libro su exposicion, y así salva su responsabilidad, que será en tal caso del capitan.

538. El piloto llevará un libro en que anote todos los dias la altura del sol, la derrota, distancia, longitud y latitud á que juzgue hallarse, las naves que encuentre y todas las observaciones útiles que hiciere. El capitan revisará los apuntes y los rubricará diariamente.

539. Si por impericia ó descuido el pi-

loto sufre la nave algun contratiempo, será responsable de todos los perjuicios que sobrevengan; si hubo dolo de su parte, será procesado y castigado segun derecho, y quedará inhabilitado para volver á ejercer el cargo en ningun buque. La responsabilidad del piloto no excluye la que tiene el capitan segun el art. 526.

540. En defecto del piloto suplirá las faltas del capitan el contra-maestre, á cuyo cargo está vigilar la conservacion de los aparejos de la nave y proponer al capitan las reposiciones que crea necesarias, arreglar en buen orden el cargamento, tener expedita la nave para las maniobras de la navegacion, mantener el orden y disciplina y buen servicio de la tripulacion, recibiendo las órdenes é instrucciones del capitan y comunicándole con prontitud lo que ocurra: dar á cada marinero el trabajo que le corresponda á bordo y vigilar sobre su cumplimiento: desarmada la nave, recibir por inventario todos sus aparejos y pertrechos, y cuidar de su guarda y conservacion mientras no se le releve por el naviero.

541. Sobre las cualidades de todos los que deben formar el equipaje, se observará lo prevenido en el reglamento de matriculas.

542. En la contrata de sus ajustes deberá extenderse constancia firmada por el capitan y el marinero ú otro en su lugar si no supiere, en el libro respectivo, que estando extendido en forma hará entera fé, sobre las diferencias que ocurran entre el capitan y el equipaje en razon de las contratas contenidas en él, y de las cantidades entregadas á cuenta de ellas.

543. Estos contratos no pueden rescindirse sin legítimo impedimento sobrevenido despues, y el marinero que obligado así en una nave se obliga en otra, será al arbitrio del capitan de la primera reemplazarlo á su costa, ú obligarlo personalmente á servirla, y el segundo contrato es nulo é ineficaz, pierde los salarios devengados por el primer empeño, y se sujetará

á la pena correccional de la autoridad militar de marina. El capitan que hizo el ajuste con conocimiento del primero, incurrirá en la multa de cien pesos.

544. Para hacer un ajuste, deberá el marinero llevar certificacion del capitan del buque en que servia de habersele separado; y el ajuste si otra cosa no consta, se entiende celebrado por un viaje de ida y vuelta hasta el mismo puerto.

545. Solo puede despedirse á un marinero mientras no concluye el término de su ajuste, por la perpetracion de delito que perturbe el orden en la nave, reincidencia en faltas de subordinacion, de disciplina ó del cumplimiento del servicio, por la embriaguez consuetudinaria y por sobrevenirle un impedimento legítimo para desempeñar su trabajo. Si el capitan, fuera de estos casos, le rehusare llevar, le pagará su sueldo íntegro, permitiéndole que se quede en tierra, y mediante esta indemnizacion no se le podrá obligar á llevarlo: hará el pago de los fondos de la nave si obra por motivos prudentes y fundados en la utilidad y beneficio del buque; pero si no, lo hará de su propio haber.

546. Ya estando en viaje, no puede ser abandonado ningun marinero sino en caso de delito por el que deba estrictarse á la autoridad.

547. Si el viaje no se verifica por causa del naviero, se dará á los marineros ajustados un mes adelantado de salario, sin perjuicio de lo que hayan devengado y derechos que tengan adquiridos: si el ajuste era por cantidad determinada, se graduará la correspondiente al mes; y si el viaje no debiera pasar de ese término, se les abonarán quince dias.

548. Si el viaje se revoca estando ya en él, se les pagará como si lo hubieran concluido, no siendo el ajuste por meses, pues siéndolo se les abonarán los devengados y los que deban dilatar en volverse, y además todos los gastos necesarios para el regreso.

549. Si se varía el destino de la nave

determinada en los ajustes. el aumento que correspondo á los marineros será el que convenga ó se decida por árbitros; pero si rehusaron la variacion dada por el naviero, solo se les dará el sueldo de los dias trascurridos desde los ajustes.

550. Las prevenciones de los tres artículos precedentes se observarán aun cuando la revocacion ó variacion provenga de los cargadores, de quienes podrá exigir indemnizacion el naviero.

551. Ocurriendo la revocacion del viaje por la declaracion de guerra ó prohibicion de comerciar con la potencia á cuyo territorio se dirigia la nave; por el estado de bloqueo del puerto de su destino ó peste que en él sobrevenga; por prohibicion de recibir allí los efectos que carga la nave; por detencion ó embargo del buque por orden de la autoridad ú otra causa independiente de la voluntad del naviero; por un descalabro que sufra dejándola imposibilitada para navegar, no se debe indemnizacion á los marineros, que solo tendrán derecho á lo devengado, si la nave está todavía en el puerto. Si despues de comenzado el viaje ocurriere alguno de los tres primeros casos, recibirán lo devengado hasta el puerto á donde el capitán crea conveniente arribar en beneficio de la nave y su cargamento, y quedarán rescindidos sus ajustes; pero si continuare el viaje, se les cumplirá su ajuste. En el caso cuarto continuarán percibiendo la mitad de su haber si el ajuste fuere por meses, el cual quedará rescindido excediendo de tres meses el embargo, sin derecho á indemnizacion, y si el ajuste fuere por viaje deberán cumplir su contrato en los términos convenidos. En el último caso solo tienen derecho á lo devengado, y si hubo dolo á indemnizacion del culpable.

552. Si el viaje se prolonga por beneficio de la nave ó del cargamento, se aumentará la soldada proporcional á sus ajustes, y no se les disminuirá si se acorta; mas navegando el equipaje á la parte, en casos de demora ó mayor extension ó revoca-

cion del viaje, solo tiene derecho á la parte proporcional que le corresponda en la que hagan al fondo comun de la nave las personas responsables de tales ocurrencias.

553. En caso de pérdida de la nave, no tiene derecho el equipaje á reclamar salario alguno, ni obligacion de devolver lo anticipado: salvándose alguna parte de ella, tendrá derecho á lo que su valor alcance á cubrir, y lo mismo sobre el flete del cargamento que se salve: el capitán será comprendido en ambos casos en la distribucion, por la parte proporcional que corresponda á su salario; mas si el equipaje navega á partido, no tendrá derecho sobre los restos de la nave, sino sobre los fletes del cargamento que logró salvarse.

554. En caso de enfermedad que no provenga de hecho culpable del marinero, tiene éste derecho á percibir salario; pero de él, y si no basta, de sus bienes, se satisfará lo erogado del fondo comun de la nave, en su asistencia y curacion: si su enfermedad fuere de herida que recibió en servicio ó defensa de la nave, será asistido y curado á expensas de los interesados en sus productos, deduciéndose ese gasto del flete con preferencia de cualquier otro.

555. En caso de muerte, se dará á los herederos el salario devengado si el marinero estuviere ajustado por meses. Si el ajuste fuere por viaje, les corresponde la mitad si murió á la ida, y todo si fuere á la vuelta. Si el finado estaba á partido, tendrá derecho á su parte proporcional si el viaje habia comenzado, y ninguno absolutamente en caso contrario.

556. Muerto ó apresado el marinero en servicio de la nave, se estima como si en él continuara la percepcion de sus salarios correspondientes á todo el viaje contratado; pero apresado por descuido ó accidente que no tenga conexión con el servicio solo tiene derecho á lo devengado.

557. La nave, aparejos y fletes son responsables por los salarios de los marineros ajustados por viaje ó mesadas.

## SECCION III.

*De los sobrecargos.*

558. Al sobrecargo toca ejercer únicamente la administracion económica de la nave, y el cargamento en lo que se le haya confiado expresa y determinadamente por el comitente, sin entrometerse en las funciones del capitán, al que la presencia del sobrecargo exime de responsabilidad en la parte que está á cargo de éste.

559. Deberá llevar un libro de cuenta y razon rubricado por el capitán del puerto, de la matrícula de su barco y foliado, en que deberá asentar todas sus operaciones.

560. No puede hacer ningún negocio por cuenta propia, fuera de la pacotilla convenida con sus comitentes ó permitida por el uso del puerto donde se despache la nave, sin poder emplear en el retorno de la misma pacotilla mayor cantidad que la que le produjere ó se le permita por los comitentes. Si hiciera lo contrario de lo prevenido en este artículo, redundarán los beneficios que puedan traer las negociaciones que hiciera en provecho de sus comitentes, sin ser de su cargo las pérdidas.

561. Las disposiciones de los artículos de la seccion tercera, título segundo, libro primero, que determinan la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores, se entienden del mismo modo con los sobrecargos.

## SECCION IV.

*De los corredores intérpretes de navío.*

562. En todo puerto abierto al comercio extranjero habrá el número de corredores intérpretes, que posean al menos dos idiomas vivos de los más usados fuera del español, que determine el Ministerio de Fomento.

563. Los corredores de navío, además del requisito de idiomas de que habla el artículo precedente, tendrán los que seña-

la el código para los corredores ordinarios del comercio terrestre.

564. Son atribuciones de los corredores intérpretes de navío:

1º Intervenir en los contratos de fletamentos que no celebren directamente los capitanes ó consignatarios con los mismos fletadores.

2º Asistir á los capitanes y sobrecargos de naves extranjeras y servirles de intérpretes cuando lo necesitan, en todo lo que quisieren practicar en declaraciones, protestas y demás diligencias semejantes.

3º Traducir los documentos que los expresados hayan de presentar en las oficinas, sin cuya circunstancia nada valen, así como ratificar las traducciones ya hechas de los mismos documentos, sin cuyo requisito no serán admitidas.

4º Representar á los dichos en juicio cuando no comparezcan por sí, ó por medio del naviero ó consignatario.

565. Los corredores deberán llevar distintamente:

1º El asiento de los capitanes á que asistan, con expresion de sus nombres, el del buque, su calidad, porte y pabellon, puertos de su procedencia y destino.

2º El de los documentos que traduzcan copiando íntegra la traduccion.

3º El de los contratos en que intervengan, con expresion del nombre del buque, su pabellon, matrícula y porte, nombres de los contrayentes, el del capitán del buque, destino para donde se ajusta el flete, su precio, la moneda y tiempo en que debe verificarse su pago, los efectos del cargamento, las condiciones pactadas, el plazo convenido para la carga y descarga; haciendo en todo referencia á la contrata original firmada por las partes, y de la que el corredor tendrá en su poder un duplicado. Para estos asientos se llevarán tres distintos libros.

566. No podrán estos corredores para sí ni para otro, comprar cosa alguna á bordo de la nave que visiten, ni hacer en el comercio marítimo nada de lo que respecti-

vamente se prohíbe á los corredores del comercio terrestre.

567. Sus libros en caso de muerte ó separacion les serán recogidos como á todos los corredores comunes, y depositados en el archivo del tribunal de comercio. Si entre los hijos del corredor hubiere algun valon y se repugnare la entrega, se sacará testimonio autorizado por mandato del tribunal.

### TITULO III.

#### *De los contratos especiales del comercio marítimo.*

##### SECCION I.

#### *Del fletamento y sus efectos.*

568. En todo fletamento se mencionará específicamente:

1º La clase, nombre y porte del buque, su pabellon y puerto de su matrícula.

2º El nombre, apellido y domicilio del capitán; el nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste fuere quien contratarse el fletamento; el nombre, apellido y domicilio del fletador, y si obrare por comision el de su comitente. Los puertos de la carga y de la descarga.

3º La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen á cargar.

4º El flete que deba pagarse, con especificacion del modo y términos en que ha de hacerse.

5º El tanto que haya de darse de capa al capitán.

6º Los dias convenidos para efectuar la carga y descarga.

7º Las estadías y sobreestadías que hayan de contarse y lo que se pague por ellas.

8º Todos los pactos especiales en que se convengan las partes.

569. Para ser obligatorio el contrato se extenderá por escrito en una póliza el fletamento, firmada por ambas partes, y en defecto de la que no sepa, por dos testi-

gos. Cada parte tendrá un ejemplar firmado por todas ellas, de la póliza, y otro el corredor si intervino. Este documento hará plena fé en juicio, siempre que se haga el contrato con intervencion del corredor, certificando éste la autenticidad de las firmas de las partes y que fueron puestas á su presencia. Estando discordes los ejemplares de las partes, se estará al que vaya conforme con la que el corredor debe reservar en su registro, y cuando éste no intervino la póliza, hará fé reconocida por las partes su firma. No habiendo intervenido corredor ni reconociendo las partes sus firmas, se estará en los casos de duda á las pruebas que produzcan.

570. Si el cargamento se recibe sin celebrar en la forma debida el contrato de fletamento, se estará á lo que exprese el conocimiento, que servirá de título para fijar los derechos y obligaciones del naviero, capitán y fletador, respecto de la carga.

571. Si en la póliza no se pactó sobre el plazo de carga y descarga, se estará á la costumbre del puerto en que se hagan estas operaciones.

572. Pasado ese plazo, no habiéndose pactado nada sobre la demora, el capitán tendrá derecho á reclamar indemnizacion de las estadías y sobreestadías pasadas, podrá además rescindir el contrato, si se trata de la carga; y en cuanto á la descarga la puede luego hacer, ocurriendo al tribunal de comercio del puerto para que provea lo conveniente al depósito de los efectos, con intervencion del cónsul de la nación respectiva.

573. Habiendo error ó engaño en la cabida designada al buque, tendrá opcion el fletador á rescindir el contrato, ó á que se le haga reduccion en el flete convenido á proporcion de la carga que la nave deja de recibir, y á que se le indemnice de los perjuicios que resiste por la carga que no cabe; pero esto no tendrá lugar cuando la diferencia entre la cabida del buque manifestada al fletador y su verdadero porte,

no exceda de una quincuagésima parte, ó cuando el porte manifestado sea el que conste en la matrícula, pues entónces bajará del flete la parte que corresponde á la porcion de carga que no puede llevarse.

574. También puede rescindir el contrato el fletador, cuando se le hubiere ocultado el verdadero pabellon de la nave, y reclamar indemnizacion por los perjuicios que el engaño le ocasionó.

575. Si ajustado un flete fuere vendida la nave no estando aún cargada, puede cargarla por su cuenta el comprador, indemnizando el vendedor al fletador de los perjuicios que le hubiere causado. No cargandola por su cuenta el nuevo propietario, se llevará á efecto el contrato pendiente, pudiendo el comprador reclamar contra el vendedor el perjuicio que se le siga si no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de celebrar la venta. Mas si la nave está cargada ó comenzada á cargar, hará su viaje y el comprador reclamará indemnizacion del vendedor, si no le advirtió esa circunstancia al hacer la venta.

576. Aún cuando el capitán se haya excedido de sus órdenes é instrucciones al celebrar un fletamento, éste se llevará á efecto, quedando al naviero su derecho á salvo contra el capitán.

577. No siendo bastante el porte de la nave para cumplir fletamentos diferentes, tendrá preferencia el que ya hubiere cargado y los demás por el orden de las fechas de sus contratos. No habiendo prioridad en las fechas, cargarán á prorata de las cantidades de peso ó extension que cada uno tenga marcadas en su contrata, dejando salvo el derecho á los perjudicados contra el fletante que les debe indemnizar.

En el caso de estar la nave fletada por entero, puede el fletador obligar al capitán á que se dé á la vela luego que esté la carga á bordo, si no obsta fuerza insuperable. Si los fletamentos son parciales, deberá

emprender el viaje á los ocho dias de recibidas de carga las tres cuartas partes del porte de la nave.

578. Recibida una parte de carga, el fletante no podrá rehusar del mismo propietario ó de otros, recibir el resto á precio y condiciones iguales si no las halla más ventajosas, y no queriendo convenir le podrá obligar el fletador á darse á la vela con la que lleva á bordo.

579. El capitán que habiendo recibido parte de la carga no puede completar las tres quintas partes del porte de su nave, puede subrogar otra ya visitada y declarada apta para ese viaje, siendo de su cuenta los gastos del trasbordo y el exceso de flete; pero no hallando medio de subrogar en el plazo convenido, y si no se pactó, en el de treinta dias despues de haber empezado á cargar, deberá emprender el viaje.

580. Los perjuicios que ocasione al fletador, la demora voluntaria del capitán en darse á la vela, pasado el tiempo en que debió hacerlo, si se le hubiese requerido para ello judicialmente, son del cargo del fletante.

581. En el caso de estar fletada la nave por entero, ó en el de tener ya reunidos en fletamentos parciales tres quintos de la carga correspondiente á su porte, no puede subrogar otra nave de la que designa la contrata del fletamento sin consentimiento de todos los cargadores; y haciéndose sin ese requisito, deberá el fletante responder de cuantos daños sobrevengan al cargamento durante el viaje.

582. Fletada la nave por entero, puede el fletador ceder su derecho á otro en todo ó en parte para que la cargue, sin que pueda resistirlo el capitán. Si se hubiere fletado por cantidad fija, puede el fletador subfletar de su cuenta á precios más ventajosos, no variando su responsabilidad hacia el fletante y no causando alteracion en los términos y condiciones del primer fletamento.

583. Si el fletador deja de embarcar