

ciere se le pagará el flete primitivo segun su fletamento, contribuyéndose por él á dicho rescate con el buque y sus fletes en la parte que le tocara (1).

27. Si ajustado un fletamento para ida, estada y vuelta, acaeciére que llegado el buque al puerto de su destino no quisiere dar carga para la vuelta el consignatario, deberá el capitán, durante el término señalado para la estancia, hacer diligencias en solicitud de carga á flete, aunque sea para otras personas distintas del fletador principal; y concluido el término de la estada, se hará á la vela para volver al puerto de donde salió con carga. En tal caso estará obligado el fletador al pago de todo el fletamento, siendo en beneficio suyo cualquier flete que el buque trajere á su vuelta para otros. En caso de que el capitán se detuviere mas del término convenido, y entre tanto consiguiese algun nuevo flete, tendrá eleccion el fletante, ó de recibir el importe del nuevo fletador, pagando al capitán el prorateo correspondiente á la demora, ó bien de abandonarle, quedando relevado de la paga de lo que se hubiese demorado (2).

28. Si algun dueño ó capitán de navío le fletare suponiendo en él capacidad determinada, y al acabar de cargar se reconociere no ser del porte expresado en la contrata de fletamento sino de menor, se le rebajará del flete la prorata correspondiente al ajuste hecho, y ademas pagará por via de pena otra tanta cantidad como importare la falta (3).

29. Si algun capitán ó maestre condujere mercaderías para alguno que faltare á su crédito ó quebrare antes de la entrega y recibo de aquellas, ó quince dias despues, hallándose dichas mercaderías existentes en casa del quebrado, se le pagarán con ellas enteramente sus fletes, sin que los acreedores puedan pretender dilacion ni descuento alguno; pero si hubieren pasado á tercera mano, entrarán dichos fletes á pretender y gozar solamente la prorata que sueldo á libra les tocara en el concurso (4).

30. Las mercaderías no manifestadas al capitán, y cargadas ocultamente sin constar en el conocimiento, si fueren descubiertas al hacer la descarga, deben pagar el flete á arbitrio del capitán, segun los autores citados al pie (5). Sin embargo parece mas justo que el señalamiento del flete en este caso se deje al

1 El mismo cap. de dichas Ordenanz. num. 28.

2 Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 21.

3 Id. num. 15.

4 Id. num. 30.

5 Cleirac aux jugem. d' Oleron. §. 22.

Targa Pond. marit. cap. 79 num. 1. Casareg. de comm. disc. 72. num. 1.

arbitrio y prudencia del juez, quien deberá para ello tener en consideracion las circunstancias, la calidad de las mercaderías y el flete convenido para las otras.

31. Considerándose regularmente lo accesorio una cosa misma con lo principal, la razon exige que por el infante nacido en el buque no se pague flete, puesto que al tiempo del embarque era parte ó cosa accesorio de la madre (1).

32. Será debido el flete por un pasajero que muera en la nave aunque no haya llegado al lugar de su destino. Del mismo modo habiendo pagado alguno anticipadamente el flete de su pasaje, si quisiese desembarcar ó saltar en tierra antes de haberse cumplido la navegacion convenida, no podrá pretender que se le devuelva el dinero, puesto que por parte del capitán no se falte á llevarle donde se estipuló (2).

33. El capitán no deberá retener las mercaderías del buque por falta de pago del debido flete; pero podrá al tiempo de la descarga oponerse al transporte de las mismas, ó hacerlas secuestrar aun en los mismos botes, lanchas ó gabarras que sirvan para hacer la descarga hasta que sea satisfecho (3). No obstante tales principios, ha prevalecido generalmente el uso de que el capitán no utilice semejante derecho, debiendo exigir el flete despues de haber entregado las mercaderías á su dueño; lo que parece mas equitativo, pues que al dicho propietario corresponde tambien el derecho de reconocer los efectos, y oponer la excepcion debida contra el capitán en caso de que aquellos no se hallen en buen estado (4).

34. El cargador ó fletante no podrá obligar al capitán del buque á tomar en cuenta del flete que le es debido las mercaderías que hayan disminuido de precio, ó se hayan deteriorado por vicio suyo intrínseco, ó por caso fortuito; puesto que se le debe el flete por entero, siempre que conduzca las mercaderías en salvamento al lugar destinado, aun cuando lleguen viciadas ó deterioradas sin culpa suya (5). Pero si estas fueren liquidos, co-

1 Ley 19. §. 7. ff. Locati. Cleirac. aux jugem. d' Oleron, cap. 8. §. 25. Stypmann. ad jus marit. part. 4. cap. 10. num. 41. Loccen. de jur. marit. lib. 3. cap. 6. num. 12. Cur. Filip. Com. naval, lib. 3. cap. 5. num. 2.

2 Stypmann. ad jus marit. part. 4. cap. 10. num. 45. Stracc. de navib. part. 3. num. 17. Vallin al art. 18. de la Orden. de Francia, tit. du fret.

3 Ley 55. ff. de furtis. Ordenanz. de Fe-

lippe II. art. 13. Ordonn. de Wisbuy, art. 57. Ordonn. de France, art. 23. tit. du fret. Cleirac. aux jugem. d' Oleron, art. 21. num. 4.

4 Vallinal art. 23 de la Orden de France. Vinnius ad Peckium tit. leg. Rhod. de jactu, pag. 203. not. 2.

5 Ordonn. de France. art. 25. tit. du fret. Kuricke ad jus marit. hanseat. tit. 9. art. 1 y 2. Casareg. de comm. disc. 22. num. 86 y 87.

mo vino, aceites, aguardientes y otros licores sujetos á colarse de las pipas, ó bien azúcar, barrilla ó sales que se hayan derretido, en este caso los dueños ó consignatarios de ellas podrán abandonarlas, si les pareciere por el flete (1).

35. Aunque por lo general no se paga el flete sino en el parage donde se descargan las mercaderías, puede sin embargo hacerse dicho pago anticipado antes de emprenderse el viage convenido, en cuyo caso se considera como una especie de préstamo hecho por el locador al capitán del buque (2).

36. Por lo que hace á los casos en que por motivo de guerra ú otros haya escasez de buques naturales ó extranjeros, que con banderas amigas ó pasaportes puedan navegar libremente, de lo cual suelen resultar contiendas entre los cargadores, previenen las Ordenanzas de Bilbao (3): »que en tales lances el prior y cónsules manden juntar á todos los comerciantes, así naturales como extranjeros, que pretendieren cargar en los navíos de estas circunstancias, y haciendo numeracion de la carga que cada uno tuviere que dar, les repartan y apliquen rata por cantidad el buque que correspondiere, haciéndoles justicia con igualdad y desestimando las antelaciones que intentaren; entendiéndose esto con las embarcaciones que tuvieran en este puerto (de Bilbao), y vinieren á él á tomar carga de quienes la quisieren dar; pero si la tal embarcacion ó embarcaciones fueren extranjeras, y vinieren fletadas para la vuelta enteramente por algún individuo de este comercio ó fuera de él, en tal caso al fletador se le preferirá en la mitad del buque, y la otra mitad se distribuirá entre los demas pretendientes cargadores en la forma y con el rateo expresado.»

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

38. Cargado un buque por toneladas, quintales ó de otro

1 Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 31.

2 Ley 15. §. 6. ff. *Locati*, et ibi Cujac. lib. 3. *Observat. Kuricke Quæst. illustr. quæst. 34* in princ. Pothier de *contr. ma-*

rit. num. 86. Vallin al art. 18 de la Orden. de Franc. Emerigon *des assur.* cap. 8. secc. 8. §. 1.

3 Cap. 18. num. 32.

4 El mismo cap. 18. num. 33.

modo, si alguno de los cargadores quisiese descargar ó volver á tierra sus efectos antes que el buque se haga á la vela, podrá hacerlo á su costa, mediante el pago de la mitad del flete (1); con la circunstancia de que estando hecho el fletamento para viage redondo de ida, estada y vuelta, se haya de entender que debe pagar solamente la mitad de lo que corresponde á la ida: si fuere por meses en viages para Alemania, Inglaterra y Holanda, se le pagará lo correspondiente á dos meses, y en viages de mayor ó menor distancia á proporcion, considerando en tales casos los gastos precisos de su apresto, á menos que por la contrata de fletamento estuviere capitulada otra cosa (2).

39. Lo dicho en el párrafo anterior se ha de entender solamente en el caso de que el cargador por su mero antojo ó voluntad quisiera descargar sus efectos; pero si se viese obligado á hacerlo por culpa ó hecho del capitán, como sucederia si lo ejecutase por haber reconocido el mal estado del buque para proseguir la navegacion, por haber variado de rumbo, ó prolongado el viage mas de lo estipulado ó sin consentimiento del cargador, y otros motivos semejantes, en tales casos será responsable el capitán de los daños é intereses (3).

40. En el párrafo 5 se habló de la obligacion que tiene el fletador de llevar la carga al buque en debido tiempo. Del mismo modo habiendo llegado el buque al lugar de su destino, la ley civil obliga al consignatario de las mercaderías á cumplir el descargo del buque en el término de diez dias. Sin embargo, el uso le ha fijado en muchos lugares á quince dias (llamados dias de *tabla* ó de *descarga*), siempre que este término no se halle designado en el contrato mismo del fletamento. Trascurrido este tiempo, el capitán tiene derecho á pedir el flete con todos los daños é intereses (4).

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

42. El conocimiento es una obligacion particular que el ca-

1 *Guid. de la mer*, cap. 9. art. 11. Cleirac: *Us et cout. de la mer*, pag. 249. Targa *Pond. marit.* cap. 26. §. 7. num. 10.

2 Ordenanz. de Bilbao en el cit. cap. num. 9.

3 *Consol. del mare*, cap. 82. Ordonn. de France, art. 8 et 12. tit. *du fret.* y art. 29.

T. III.

tit. *des assur.* Vallin en dichos art. Weyssen *de avariis*, pag. 40. Targa *Pond. marit.* cap. 26. §. 7. num. 10, 11 y 12. Ordenanz. de Bilbao en el cit. cap. num. 19.

4 Ley 8. de *naviculariis* Cod. Theod. Cleirac. *aux jugen d' Oleron*, cap. 21. num. 2 y 3.

pitán ó maestre de un buque otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en aquel algunas mercaderías ú otros efectos para llevarlos de un puerto á otro, obligándose á entregarlos á la persona que se expresare en el conocimiento, ó á su orden ó á la del cargador, por el flete concertado antes de cargarse (1). En orden á los requisitos que deberán tener estos conocimientos y demas disposiciones relativas á ellos, copiaremos los artículos de las Ordenanzas de Bilbao, sin hacer mas que alguna ligera alteracion donde se crea conveniente para dar á las expresiones mayor claridad.

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

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

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

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

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

48. Cuando alguno ó algunos conocimientos firmados por el capitán ó maestre se hubieren remitido ya al consignatario, y al cargador ó partes interesadas en las mercaderías conviniere descargarlas ó mudar de direccion, si el capitán ó maestre se

1 Ordenanz. de Bilbao, cap. 18. num. 34.

resistiere á su entrega, ó á la mudanza de conocimientos por falta de los ya remitidos, podrán el cargador ó partes interesadas obligarle á la descarga ó mudanza de conocimientos, mediante fianza á satisfaccion que dieren ante prior y cónsules de pagar los daños, gastos y menoscabos que por la descarga y demas referido se le siguieren.

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

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

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

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

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

54. Cuando por muerte, enfermedad, ausencia ú otro accidente del capitán del navío, que esté en parte ó en el todo

cargado, fuere preciso nombrar otro en su lugar, será visto que el así nombrado deberá hacerse cargo del buque, revalidando los conocimientos que hubiere firmado el primero, si pareciere conveniente á los cargadores.

CAPITULO NONO.

De las averías.

- | | |
|---|--|
| §. 1. De las diferentes especies de averías. | y circunstancias que constituyen esta avería. |
| 2. ¿Que se entiende por avería simple? | 6 hasta el 13. Modo de contar y arreglar la avería gruesa. |
| 3. Designacion de los casos y circunstancias que constituyen esta avería. | 14. ¿Que se entiende por avería ordinaria? |
| 4. Definicion de la avería gruesa. | 15 hasta el fin. Del modo de pagar esta avería. |
| 5. Especificación de los casos | |

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

2. Por avería simple se entienden los daños causados distintamente al buque ó á algunas mercaderías, cuyo perjuicio deberá padecer sola y respectivamente la parte que la recibiere, esto es, el dueño del buque cuando el daño se cause á su casco y aparejos, y los interesados en la carga si el perjuicio hubiere resultado á esta (1).

3. Es avería simple: 1.º Cualquier daño que resultare á la carga por vicio ó corrupcion de ella misma, durante el viage de su conduccion (2). 2.º El derramamiento de cualquier licor de barricas, y sus mermas que por este accidente se reconocieren, no siendo por falta de arrumage, en cuyo caso será de cuenta y cargo del capitán (3). 3.º El daño y menoscabo que durante el viage se ocasionare á alguna cosa ó parte de la carga, ya sea por tempestad, ó porque se corrompa (4). 4.º El daño acaecido á cualesquiera mercaderías que yendo sobre cubierta del

1 Ordenanz. de Bilbao, cap. 20. num. 25.
2 Id. num. 26.

3 Dicho cap. num. 27.
4 Id. num. 28.

buque se llevare el mar, el viento ó la tempestad, por ser de obligacion de los capitanes ponerlas debajo de escotilla, en cuyo caso el daño que de ello resultare á sus dueños recaerá sobre dichos capitanes (1). 5.º El menoscabo ó pérdida de velas, jarcias ó mástiles que rompiere la tempestad, y los cables y anclas que estando fondeado el buque faltaren por la misma causa: entendiéndose que este daño ha de ser á cargo del dueño ó propietario del buque (2). 6.º El importe del flete que se pagare á una embarcacion por llevar mercaderías de un buque perdido al lugar de su destino: lo cual debe pagarse por el capitán de dicho buque, cobrando por su parte el flete primitivo de las mercaderías conducidas (3). 7.º El daño que por incendio accidental recibiere un buque y su carga (4). 8.º La exaccion ó robo violento de cualesquiera efectos que sacare de un buque mercante un buque de guerra, corsario ó pirata, sin intervenir ajuste ó convenio alguno del capitán ni de la tripulacion (5). 9.º El daño ó rompimiento que se causaren dos buques golpeándose uno con otro por encuentro ó tropiezo accidental, así en mar como en puertos y surgideros, ya por romperse las amarras, ya por fuerza de temporal ú otro accidente fortuito: en cuyo caso cada cual de los interesados debe sobrellevar el daño que respectivamente hubieren sufrido sus mercaderías; pero si alguno por negligencia ó malicia fuere causante de dicho daño, este deberá pagar todos los perjuicios ocasionados (6) (*).

1 Dicho cap. 20. num. 29. Straec *de navib.* part. 3. in tot. Kuricke *ad jus hanseat.* tit. 8. art. 4. y tit. 9. art. 2. Vinnius *ad legem* 2. §. 7. ff. *de lege Rhod.* Lubeck *de avariis*, cap. 3. num. 4. y cap. 5. num. 5.

2 Rocc. *de navib.* not. 59. Casareg. *de comm.* disc. 46. num. 1 y disc. 121. num. 3. Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 30.

3 Dicho cap. de las Ordenanz. de Bilbao.

4 Id. num. 32.

5 Ley 2. ff. *de leg. Rhod.* Casareg. *de comm.* disc. 45. num. 7. Ordenanz. de Bilbao en dicho cap. num. 33.

6 Ley 29. §. 3 y 4. ff. *ad leg. Aquil.* Stypmann *Jus marit.* part. 4. cap. 19. num. 17. Ordenanz. de Bilbao, cap. cit. num. 34.

* Además de los daños expresados que se consideran como avería simple, las Ordenanzas de Bilbao en los artículos 35 y

36 del mismo capítulo cuentan por tal los dos siguientes, que son por decirlo así peculiares de aquel puerto; pero que pueden tener aplicacion á otros; á saber, 1.º cualquier daño que acontezca á las mercaderías despues de desembarcadas, en Olaveaga ú otra parte de aquella ria, de los navios á las gabarras para llevarlas á los muelles de aquella villa, ya sea por irse á pique dichas gabarras, ya por otro cualquier accidente, en cuyo caso tendrán los dueños de las mercaderías recurso contra quien haya lugar. 2.º Igualmente se considera por avería simple cualquier daño de rompimiento y avería que reciba una embarcacion con mercaderías que llevare por dicha ria de descarga de navío, encontrando y dando contra alguna uña de ancla. Cuando en semejante caso se reconociere estar la tal ancla sin su boya en la forma debida, el dueño de ella estará obligado al pago de dicho rompimiento y daño.