

procediere de culpa, negligencia ó impericia del capitán, será responsable de los gastos y perjuicios que en ella se causen al naviero y cargadores¹.

45. En ningún caso puede desamparar el capitán la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos, y estando en viage no le es permitido tampoco pernoctar fuera de ella sino por ocupacion grave que proceda de su oficio, y no de sus negocios propios. Contraviniendo á esta prohibicion, son de su cargo los perjuicios que por ello resulten².

CAPITULO CUARTO.

DE LOS OFICIALES Y TRIPULACIONES DE LAS NAVES MERCANTES.

Lo que se entiende por *tripulacion de la nave*; y razon del método. — *Reglas generales para la tripulacion*. Necesidad de habilitacion y autorizacion en los individuos de ella. — El naviero tiene derecho de eleccion para los oficios de mar, á propuesta del capitán. — Las contratas entre el capitán y la tripulacion deben extenderse donde y como se expresa: efectos de esta formalidad. — No constando por qué tiempo se ajustó un hombre de mar, cómo se entiende. — El hombre de mar no puede rescindir su empeño contraido para el servicio de la nave: consecuencias de esta regla con respecto á aquel y á los capitanes. — Durante el tiempo de su contrata no puede ser despedido sino por las causas que se enuncian. — Rehusando arbitrariamente el capitán llevarle á su bordo, debe pagarle toda la soldada. — No puede el capitán abandonarle comenzada la navegacion. — Qué indemnizacion se le debe dar, revocándose sin justa causa el viage de la nave antes de hacerse á la vela. — Qué deberá percibir, haciéndose dicha revocacion despues que la nave hubiere salido al mar. — Qué deberá abonársele, variando el naviero sin justa causa el destino determinado de la nave. — Sobre la observancia de las reglas prescritas en los tres párrafos precedentes. — Causas justas para la revocacion del viage. — Revocándose por alguna de ellas el viage de la nave que esté todavía en el puerto, á qué tendrá derecho la tripulacion. — Ocurriendo despues de comenzado el viage alguno de los casos del §. 14, qué podrán exigirse respectivamente el capitán y la tripulacion. — Derecho de la tripulacion, extendiéndose ó reduciéndose el viage fuera de dichos casos. — Navegando la tripulacion á la parte, qué derecho tendrá por revocacion, demora ó extension del viage. — Si perdida la nave por apresamiento ó naufragio, tendrá derecho la tripulacion á su salario. — Si los navieros que naveguen á la parte, tendrán derecho sobre los restos salvados de la nave. — Si el hombre de mar enfermo devenga salario, si debe ser asistido, y á qué expensas. — Muriendo durante el viage, qué debe abonarse á sus herederos. — Muerto ó apresado por defender la nave, ha de considerarse presente para los efectos que se expresan. — La nave, sus apa-

¹ Art. 685 del Código de comercio. — ² Arts. 649 y 680.

rejos y fletes son responsables del salario debido al hombre de mar. — Si puede ser detenido por deudas, estando la nave despachada para hacerse á la vela. — *Reglas peculiares para los pilotos*. Noción del *piloto*, y requisitos para poder ejercer este oficio. — Obligaciones del piloto. — Es responsable de los daños causados por su impericia, descuido ó dolo. — Sucede al capitán en el mando y responsabilidad de la nave. — *Reglas peculiares para los contra-maestres*. Qué se entiende por *contra-maestre*; y sobre su habilitacion y autorizacion. — Obligaciones del *contra-maestre*. — Sucede al capitán y al piloto en el mando y responsabilidad de la nave.

1. Usa nuestro Código de comercio en la seccion 3ª. tit. 2º. del libro 5º. de la expresion *equipage de la nave*, para significar la tripulacion de esta, ó sea la coleccion de hombres de mar que sirven en el buque para su navegacion bajo las órdenes del capitán; y en la misma seccion prescribe reglas muy oportunas ya en general para todos los que compongan la tripulacion de las naves mercantes, ya en particular para los que ejerzan en ellas los oficios de piloto y de *contra-maestre*, únicos que las exigen peculiares: de unas y otras vamos á hablar separadamente.

2. *Reglas generales para la tripulacion*. Así como debe estarse á lo que disponen las ordenanzas de matrículas de mar en cuanto á la tripulacion que debe llevar cada nave mercante, segun dijimos en el §. 8 del cap. 1º, lo mismo previene el Código en punto á las calidades que deben concurrir en los individuos que hayan de componerla, y sobre la habilitacion y autorizacion de cada uno. Sin haber obtenido esta, ninguno puede ser piloto, *contra-maestre*, ni oficial de nave mercante bajo cualquiera denominacion que sea; y cualquier contrato hecho por el naviero ó capitán para oficiales de mar con persona que carezca de dicha autorizacion, es nulo é ineficaz con respecto á ambas partes¹.

3. Entre las personas autorizadas para ejercer los oficios de mar tiene derecho el naviero de elegir la que sea de su agrado, sin que autoridad alguna le pueda obligar á que elija sugeto determinado, salvo lo que en el §. 5 del anterior capitulo llevamos prevenido con respecto á la intervencion que debe tener el capitán de la nave en estos nombramientos².

4. Todas las contratas entre el capitán y la tripulacion deben extenderse, y firmarse por los que sepan, en el libro de cuenta y razon de la nave; mas los que no sepan firmar pueden autorizar á otro para que firme por ellos; y cada interesado tiene derecho á exigir del capitán que le dé una nota firmada de su puño de la contrata extendida en el libro; el cual teniendo los requisitos prevenidos en el §. 15 del capitulo antecedente, y no apareciendo indicio de alteracion en sus partidas, hace entera fe sobre las diferencias que ocurran entre el capitán y la tripulacion, en razon de las contratas contenidas en él y de las cantidades entregadas á cuenta³.

¹ Arts. 687 y 698 del Código de comercio. — ² Art. 688. — ³ Art. 699.

5. No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, se entiende empeñado por el viage de ida y vuelta hasta que la nave regrese al puerto de su matrícula ¹.

6. El hombre de mar contratado para el servicio de la nave no puede rescindir su empeño ni dejar de cumplirle, á menos que le sobrevenga impedimento legítimo que lo estorbe. De consiguiente si estando contratado para una nave se concertare para otra, será nulo este segundo contrato, y el capitán de aquella tendrá la opción de obligarle á prestar el servicio que tenia pendiente, ó buscar á expensas del mismo quien le sustituya; además perderá los salarios que tuviese devengados en su primer empeño, los que quedarán á beneficio de la nave en donde le tenia contratado, sin perjuicio de las penas correccionales á que puede condenarle la autoridad militar de marina; y el capitán que le ajustare en segundo lugar sabiendo el empeño pendiente, incurrirá en la multa de mil reales. Así pues para pasar del servicio de una nave al de otra sin estorbo legítimo, ha de obtener permiso por escrito del capitán de la nave en que servía ².

7. El hombre de mar no puede ser despedido durante el tiempo de su contrata, sino por las causas siguientes. 1^a. La perpetración de cualquier delito que perturbe el orden en la nave. 2^a. La reincidencia en faltas de insubordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio que le corresponda hacer. 3^a. El hábito de la embriaguez. 4^a. Cualquiera ocurrencia que le inhabilite para ejecutar el trabajo de que está encargado ³.

8. Si arbitrariamente rehusare el capitán llevar á su bordo al hombre de mar que tenga ajustado, deberá pagarle su soldada como si hiciera su servicio; y mediante esta indemnización no se le podrá obligar á llevarle, con tal que le deje en tierra antes de emprender el viage. Esta indemnización ha de salir de la masa de fondos de la nave, si el capitán procediere por motivos prudentes y fundados en que se interese la seguridad y el servicio de aquella. No siendo así, la indemnización deberá ser de cargo particular del capitán ⁴.

9. Después que comience la navegación, y durante esta, hasta concluir el viage, no puede abandonar el capitán en tierra ni en mar á hombre alguno de su tripulación, á menos que como reo de algún delito se proceda á su prisión y entrega en el primer puerto de su arribada á la autoridad que corresponda, en los casos y forma que previenen las ordenanzas de marina ⁵.

10. Revocándose sin justa causa (cuales son las que expresaremos en el §. 14) el viage de la nave antes de hacerse esta á la vela, se deberá abonar á todos los hombres de mar ajustados una mesada de su respectivo salario por vía de indemnización, además de lo que les corresponda percibir con arreglo á sus contratas por el tiempo que lleven de servicio

¹ Art. 705 del Código de comercio. — ² Arts. 700 á 702. — ³ Art. 704. — ⁴ Art. 703. — ⁵ Art. 706.

en la nave; y para los que estén ajustados á una cantidad alzada por el viage, ha de graduarse lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándose en los días que por aproximación debería aquel durar, y haciéndose este cálculo por dos peritos nombrados por las partes, ó de oficio por el tribunal, si ellos no lo nombraren. Pero cuando el viage que estaba proyectado se calculase de tan corta duración que no pasase de un mes, la indemnización deberá reducirse al salario de quince días á cada individuo de la tripulación; y en todos casos han de descontarse de la indemnización y dietas las anticipaciones que se hubieren hecho ¹.

11. Ocurriendo la revocación del viage sin justa causa después que la nave hubiere salido al mar, los oficiales ajustados en una cantidad alzada por el viage, devengarán todo lo que les correspondiera si este se hubiera concluido; y los que estén ajustados por meses, solo tendrán derecho á percibir el salario correspondiente al tiempo que hayan estado embarcados, y al que necesiten para llegar al puerto donde debia terminarse el viage; siendo también de cargo del naviero y capitán proporcionarles transportes para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición de la nave ².

12. Cuando sin justa causa el naviero diere distinto destino á la nave del que estaba determinado en los ajustes de la tripulación, y los individuos de esta rehusaren conformarse á tal variación, no estará obligado á abonarles más que las soldadas de los días transcurridos desde sus ajustes ³; y á este tenor se deberá graduar el prorrateo para los que estuviesen ajustados á una cantidad alzada por el viage, según el cálculo indicado en el §. 10: pero si ellos se conformaren en hacer el viage determinado nuevamente por el naviero, y la mayor distancia ú otras circunstancias dieren lugar á un aumento de retribución, deberá regularse esta amigablemente, ó por árbitros en caso de discordia ⁴.

13. Las reglas prescritas en los tres párrafos precedentes deberán observarse no solamente cuando la revocación ó variación del viage se haga por arbitrariedad del naviero ó por motivo de su interés particular, sino también cuando traiga causa de los cargadores de la nave; en cuyo último caso quedará á salvo el derecho del naviero para reclamar de estos la indemnización que corresponda en justicia ⁵.

14. Son causas justas para la revocación del viage las siguientes: 1^a. La declaración de guerra ó interdicción de comercio con la potencia para cuyo territorio habia de hacer el viage la nave. 2^a. El estado de bloqueo del puerto adonde iba destinada, ó peste que en él sobrevenga. 3^a. La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros cargados en la nave. 4^a. La detención ó embargo de la nave por orden del gobierno, ú otra causa independiente de la voluntad del naviero. 5^a. Cualquiera descalabro en la nave que la inhabilite para la navegación ⁶.

¹ Arts. 707 y siguientes. — ² Art. 708 y siguientes. — ³ Art. 709 y siguientes. — ⁴ Dicho artículo. — ⁵ Art. 710 con los antecedentes. — ⁶ Art. 712.

15. Si por justa causa, independiente de la voluntad del naviero y cargadores, se revocare el viage de la nave que esté todavía en el puerto, no tendrá derecho la tripulación á indemnizacion alguna, y solamente podrá exigir los salarios devengados hasta el dia en que se haga la revocacion¹.

16. Ocurriendo despues de comenzado el viage alguno de los tres primeros casos expresados en el §. 14, deberán ser pagados los hombres de mar en el puerto adonde el capitán crea mas conveniente arribar, en beneficio de la nave y su cargamento, segun el tiempo que hayan servido en ella, y quedarán rescindidos sus ajustes; pero si la nave hubiese de continuar navegando, pueden mutuamente exigirse el capitán y la tripulación el cumplimiento de aquellos por el tiempo pactado. En el caso cuarto se deberá continuar pagando á la tripulación la mitad de su haber, estando ajustado por meses; y si la detencion ó embargo de la nave excediere de tres meses, quedará rescindido dicho empeño, sin derecho á indemnizacion alguna; mas los individuos que estén ajustados por el viage deberán cumplir sus contratos en los términos convenidos hasta la conclusion del mismo. En el caso quinto no tendrá la tripulación otro derecho, con respecto al naviero, que á los salarios devengados; pero si la inhabilitacion de la nave procediese de dolo del capitán ó del piloto, deberá entrar en la responsabilidad del culpado la indemnizacion de los perjuicios que se hubieren seguido á la tripulación².

17. Si fuera de los casos expresados en el §. 14, y tan solo por beneficio de la nave ó del cargamento, se extendiese el viage á puntos mas distantes de los convenidos con la tripulación, tendrá derecho esta á percibir un aumento de soldada proporcional á sus ajustes: pero si al contrario por las mismas razones se redujere el viage á un puerto mas cercano, no se podrá hacer desfalco alguno en ellos³.

18. Navegando la tripulación á la parte, es decir, cuando va á la parte de los fletes por la soldada, no tendrá derecho á otra indemnizacion por causa de revocacion, demora ó mayor extension del viage, que á la parte proporcional que le corresponda en la que hagan al fondo comun de la nave las personas que sean responsables de aquellas ocurrencias⁴.

19. Perdida enteramente la nave por causa de apresamiento ó naufragio (*), no tendrá derecho la tripulación á reclamar salario alguno, ni tampoco el naviero á exigir el reembolso de las anticipaciones que le hubiere hecho. Pero si se salvare alguna parte de la nave, deberán hacerse efectivos sobre ella los salarios debidos á la tripulación, hasta la cantidad que alcance su producto; y si solo se hubiere salvado alguna parte del cargamento, tendrá la tripulación el mismo derecho sobre los

¹ Art. 713 del Código de comercio. — ² Art. 715. — ³ Art. 714. — ⁴ Art. 715.

* Parece que esta disposicion y la del párrafo siguiente son aplicables al caso de padecer incendio la nave.

fletes que deban percibirse por su transporte: en ambos casos ha de ser comprendido el capitán en la distribucion por la parte proporcional que corresponda á su salario¹.

20. Los marineros que naveguen á la parte no tendrán derecho alguno sobre los restos de la nave que se salven, en los casos indicados en el capitulo que antecede, sino sobre el flete de la parte del cargamento que haya podido salvarse. Mas en caso de haber trabajado para recoger las reliquias de la nave naufragada, se les deberá abonar sobre el valor de lo que hayan salvado una gratificacion proporcional á sus esfuerzos y al riesgo á que se expusieron para salvarlas².

21. El hombre de mar que enfermase durante la navegacion, no cesará de devengar salario, á menos que la enfermedad haya emanado de un hecho culpable; y en cualquier caso deberán sufragarse del fondo comun de la nave los gastos de asistencia y curacion, quedando obligado el enfermo al reintegro con sus salarios, y no siendo estos suficientes, con sus bienes. Mas cuando la dolencia proceda de herida recibida en el servicio ó defensa de la nave, deberá ser asistido y curado el hombre de mar á expensas de todos los que interesen en el producto de esta, deduciéndose de los fletes ante todas cosas los gastos de la asistencia y curacion³.

22. Muriendo el hombre de mar durante el viage, debe abonarse á sus herederos el salario que corresponda al tiempo que haya estado embarcado, si su ajuste fue por mesadas; y si fue por el viage, ha de considerarse que ha ganado la mitad de su ajuste falleciendo en el viage de ida, y la totalidad si muriese en el de regreso. Cuando el hombre de mar haya ido á la parte, se debe abonar á sus herederos toda la que le corresponda si murió despues de comenzado el viage; pero no tendrán derecho alguno á ella si falleció antes⁴.

23. Cualquiera que sea el ajuste del hombre de mar muerto en defensa de la nave, se le debe considerar vivo para devengar los salarios, y participar de las utilidades que correspondan á los demas de su clase, concluido que sea el viage. Del mismo modo ha de considerarse presente para gozar de los mismos beneficios al hombre de mar que haya sido apresado en ocasion de defender la nave; pero si lo fuese por descuido ú otro accidente que no tuviese relacion con el servicio de esta, no tiene derecho á percibir sino los salarios devengados hasta el dia de su apresamiento⁵.

24. Dispone tambien el Código de comercio en el art. 722 que la nave, sus aparejos y fletes son responsables de los salarios debidos á los hombres de mar que se hayan ajustado por mesadas ó por viages; y es la mas justa garantia para esta clase de la sociedad, que se dedica

¹ Art. 716 del Código de comercio. — ² Art. 717. — ³ Arts. 718 y 719. — ⁴ Art. 720. — ⁵ Art. 721.

á una profesion tan necesaria al comercio marítimo como penosa y arriesgada (*).

25. Por fin es extensiva á todos los individuos de la tripulacion la exencion de poder ser detenido por deudas estando ya la nave despachada para hacerse á la vela, segun y en los términos que hemos dicho con respecto al capitan en el párrafo 8 del anterior capítulo ⁴.

26. *Reglas peculiares para los pilotos.* Llámase *piloto* el hombre perito en la ciencia de la navegacion, que gobierna y dirige el buque. Para poder ejercer legalmente este oficio debe tener la habilitacion y autorizacion que hemos indicado en el §. 2.

27. El piloto debe ir provisto de las cartas de navegacion é instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo, y responde de los accidentes á que dé lugar su omision en esta parte ². Tambien debe llevar particularmente por sí un libro de navegacion en que ha de anotar diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgare hallarse, los encuentros que tuviere de otras naves, y todas las particularidades útiles que observe durante la navegacion ³.

28. Para mudar de rumbo ha de obrar el piloto con acuerdo del capitan; y si este se opusiese á que tome el que convenga al buen viage de la nave, deberá exponerle aquel las observaciones convenientes en presencia de los demas oficiales de mar; y en caso de insistir el capitan en su resolucion, ha de extender el piloto la conveniente protesta en el libro de navegacion sin dejar de obedecer al capitan, á quien pararán perjuicio las resultas de su mala disposicion ⁴.

29. Si por impericia y descuido del piloto varase ó naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que se causen á esta y al cargamento. Si el daño procediese de haber obrado con dolo, deberá tambien ser procesado criminalmente, y castigado segun derecho; con lo cual quedará inhabilitado para volver á ejercer las funciones de piloto en ningun otro buque. Mas la responsabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el capitan en los mismos casos, segun hemos prevenido en el párrafo 50 del capítulo precedente ⁵.

30. Por muerte, ausencia ó enfermedad del capitan recae el mando y gobierno de la nave en el piloto, mientras que el naviero provee de persona que reemplace á aquel; y á su consecuencia tiene el piloto en dicho caso la misma responsabilidad que el capitan en el cumplimiento de las obligaciones que á este corresponden ⁶.

31. *Reglas peculiares para los contraalmas.* Con el nombre de *contraalmas* se designa en las naves mercantes al oficial de mar que

* Sobre la prescripcion de los salarios de los hombres de mar hablaremos en el capítulo 4.º del libro 5.º.

¹ Art. 643 del Código de comercio. — ² Art. 690. — ³ Art. 692. — ⁴ Art. 691. — ⁵ Art. 693. — ⁶ Art. 689.

manda sus maniobras, y cuida de la marinería, Dajo las órdenes del capitan ¹. Sobre su habilitacion y autorizacion nos referimos á lo indicado en el §. 2.

32. Es de cargo del contraalmas vigilar sobre la conservacion de los aparejos de la nave, y proponer al capitan las reparaciones que crea necesarias ².

33. Tambien corresponde al contraalmas arreglar en buen orden el cargamento, tener la nave expedita para las maniobras que exige la navegacion, y mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulacion, pidiendo al capitan las órdenes é instrucciones que sobre todo ello estime mas convenientes, y dándole aviso pronto y puntual de cualquiera ocurrencia en que sea necesaria la intervencion de su autoridad. Con arreglo á las mismas instrucciones ha de detallar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, y vigilar sobre que le desempeñe debidamente ³.

34. Cuando se desarme la nave, debe el contraalmas encargarse por inventario de todos sus aparejos y pertrechos, cuidando de su conservacion y custodia, á menos que por orden del naviero sea relevado de este encargo ⁴.

35. Por imposibilidad ó inhabilitacion del capitan y del piloto sucede el contraalmas en el mando y responsabilidad de la nave ⁵, del mismo modo que con respecto al piloto hemos dicho en el §. 30.

CAPITULO QUINTO.

DE LOS SOBRECARGOS.

Nocion del *sobrecargo*, y razon de esta materia. — Sobre la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los sobrecargos; y su obligacion de llevar cuenta y razon de sus operaciones. — Sus atribuciones con respecto á la nave y el cargamento. — Si habiendo sobrecargo cesan las facultades y responsabilidad del capitan. — Si pueden los sobrecargos hacer negocios por su cuenta; y qué se entiende por *pacotilla*. — Qué cantidad pueden invertir en retorno de la *pacotilla*.

1. Se da el nombre de *sobrecargo* al sugeto que en un buque de comercio lleva á su cuidado y responsabilidad mercaderías de otra persona al objeto de hacer algun negocio. Viene á ser una especie de factor ó encargado por su comitente; y porque su intervencion es de bastante uso y utilidad en el comercio marítimo, ha merecido algunas reglas peculiares en el Código ⁶.

¹ Diccionario de la lengua castellana. — ² Art. 695. — ³ Art. 696. — ⁴ Art. 697. — ⁵ Art. 694. — ⁶ Lib. 5.º, tit. 2.º, secc. 4.ª.

2. Las disposiciones contenidas en el cap. 7º. del libro 1º. de esta obra, que determinan la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores, deben entenderse del mismo modo con los sobrecargos; quienes además deben llevar cuenta y razón de todas las operaciones que hagan concernientes á su encargo, en un libro foliado y rubricado en la forma que hemos prevenido para los capitanes en el párrafo 15 del cap. 5º⁴.

3. Los sobrecargos deben ejercer sobre la nave y el cargamento la parte de administración económica que se les ha confiado expresa y determinadamente por sus comitentes; y no pueden entrometerse en las atribuciones que son privativas de los capitanes para la dirección facultativa y mando de las naves².

4. Habiendo sobrecargo en una nave mercante, las facultades y responsabilidad del capitán cesan en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á aquel, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo³.

5. Está prohibido á los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante su viaje, fuera de la pacotilla que por pacto expreso con sus comitentes, ó por costumbre del puerto donde se despache la nave, les sea permitida⁴. Por *pacotilla* se entiende la porción de géneros que puede llevar de su cuenta particular en la nave.

6. No pueden tampoco los sobrecargos, sin autorización especial de sus comitentes, invertir en retorno de la pacotilla más cantidad que el producto que ella haya dado⁵.

CAPITULO SEXTO.

DE LOS CORREDORES INTÉRPRETES DE NAVÍOS.

Idea de los corredores intérpretes de navíos. — Dónde debe haberlos, en qué número, quién tiene preferencia para serlo, y qué conocimiento se necesita. — Sobre su nombramiento, aptitud y requisitos. — Sus atribuciones privativas. — Tienen obligación de llevar en tres libros las tres especies de asientos que se expresan. — Prohibiciones á que están sujetos. — Por su muerte ó separación se deben recoger sus registros. — Sobre los derechos que les corresponden por sus funciones.

1. HABIENDO explicado en el cap. 5º. del libro 1º. en qué consiste generalmente el oficio de los corredores de comercio, debemos añadir aquí ser una de sus clases ó especies la de los llamados *corredores intérpretes*

⁴ Arts. 725 y 726 del Código de comercio. — ² Art. 723. — ³ Art. 724. — ⁵ Art. 727. — ⁶ Art. 728.

de navíos, que residen en los puertos de mar, y cuyo particular objeto es intervenir en los contratos de fletamentos, y asistir de intérpretes á los capitanes y sobrecargos extranjeros.

2. Previene el Código de comercio¹ que en todos los puertos de mar habilitados para el comercio extranjero debe haber el número de corredores intérpretes de navíos que se juzgare necesario con proporción á la extensión de sus relaciones mercantiles, y que para estos cargos han de ser preferidos los corredores ordinarios de la misma plaza, siempre que posean dos idiomas vivos de Europa, cuyo conocimiento exige como de indispensable necesidad en cualquiera que haya de ser corredor intérprete de navío.

3. Sobre el nombramiento, aptitud y requisitos que han de tener los corredores de navíos para entrar en posesión de sus cargos, deben observarse las disposiciones de que hablamos con respecto á los corredores ordinarios en el citado cap. 5º. del libro 1º., con sola la restricción de reducirse á una mitad la cantidad designada para las fianzas de los de navíos².

4. Son atribuciones privativas de los corredores intérpretes de navíos las siguientes: 1ª. Intervenir en los contratos de fletamentos que los capitanes ó los consignatarios de los buques no hagan directamente con los fletadores. 2ª. Asistir á los capitanes y sobrecargos de naves extranjeras, y servirles de intérpretes en las declaraciones, protestas y demás diligencias que les ocurran en los tribunales y oficinas públicas; bien que aquellos quedan en libertad de no valerse de corredor cuando puedan evacuar por sí mismos estas diligencias, ó les asistan en ellas sus consignatarios. 3ª. Traducir los documentos que los expresados capitanes y sobrecargos extranjeros hayan de presentar en las mismas oficinas, certificando estar hechas las traducciones bien y fielmente; sin cuyo requisito no pueden ser admitidas. 4ª. Representar á los mismos en juicio, cuando ellos no comparezcan personalmente ó por medio del naviero ó consignatario de la nave³.

5. Es obligación de los corredores intérpretes tener tres libros con las formalidades expresadas en el §. 16, cap. 4, lib. 1º. de la primera parte, llevando en ellos respectivamente las tres especies de asientos siguientes. 1º. De los capitanes á quienes presten la asistencia que compete á su cargo, expresando el pabellón, nombre, calidad y porte del buque, y los puertos de su procedencia y destino. 2º. De los documentos que traduzcan, copiando las traducciones á la letra en el registro. 3º. De los contratos de fletamentos en que intervengan, expresando en cada artículo el nombre del buque, su pabellón, matrícula y porte, los nombres del capitán y del fletador, el destino para donde se haga el fletamento, el precio del flete y moneda en que haya de ser pagado, los efectos del cargamento, las condiciones especiales pactadas entre el fletador y el

¹ Art. 729. — ² Art. 750 — ³ Art. 731.

capitan sobre estadías, y el plazo prefijado para comenzar y acabar de cargar; refiriéndose sobre todo ello á la contrata original, firmada por las partes, de que el corredor deberá conservar un egemplar¹.

6. Está prohibido á los corredores intérpretes de navíos comprar para sí ó para otra persona efectos algunos á bordo de las naves que vayan á visitar al puerto². Tambien les comprenden³ las prohibiciones prescritas para los corredores ordinarios en el capitulo que trata de estos.

7. En caso de muerte ó separacion de un corredor intérprete de navíos se deben recoger⁴ los libros registros de su oficio en la misma forma que con respecto á los corredores ordinarios dijimos en su correspondiente capitulo.

8. Por fin en esta materia previno el Código de comercio⁵ que los derechos correspondientes á los corredores de navíos por sus funciones, se arreglasen en cada puerto por un arancel particular, cuya aprobacion se reservaba S. M., y que entre tanto se siguiese la práctica que se observaba al tiempo de la promulgacion del mismo Código.

¹ Art. 752 del Código de comercio. — ² Art. 753. — ³ Art. 754. — ⁴ Art. 755. — ⁵ Art. 756.

LIBRO SEGUNDO.

DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DEL COMERCIO MARÍTIMO.

CAPITULO PRIMERO.

DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Ó FLETAMENTO.

Razon del método. — Definicion del fletamento, y acepcion legal de las palabras *fletador, fletante, y flete*. — Diversos modos con que puede hacerse este contrato. — *Capa*. Qué se entiende y acostumbra bajo este nombre en los fletamentos. — *Estadías y sobreestadías*. Noción de unas y otras en los fletamentos. — Circunstancias que han de expresarse en el contrato de fletamento. — Si este contrato ha de estar redactado por escrito. — Cuándo hacen fe las pólizas de fletamento. — Cómo deberán juzgarse las dudas en el caso que se expresa. — Aun cuando el capitan contrate un fletamento contra las órdenes del naviero, deberá llevarse á efecto. — El engaño ó error en la cabida designada al buque qué efectos produce á favor del fletador. — Derecho del fletador habiéndosele ocultado el verdadero pabellon de la nave. — Obligacion del fletador que abandonare el fletamento antes de cargar, ó no completare la carga pactada, ó la retirare. — Fletado un buque por entero, pertenece al fletador el uso y utilidades de todo él. — Si el fletador puede subfletar, y en qué términos. — Fletada la nave por entero á dos cargadores, cuál debe ser preferido. — No siendo suficiente el porte de la nave para cumplir los contratos celebrados con distintos fletadores parciales, qué deberá hacerse. — Vendiéndose la nave despues que esté fletada, á qué tendrán derecho respectivamente el fletador y el adquiridor. — Si no constare de la póliza del fletamento el plazo para la carga y descarga, deberá regir el que se expresa. — Pasado el plazo para la carga ó descarga de la nave, á qué tendrá derecho el capitan. — Obligacion del fletador y derecho del capitan, introduciendo aquel en la nave mas carga que la contratada. — Sobre quién recaerán los perjuicios causados á la nave ó su cargamento por contener efectos de ilícito comercio. — Si el fletante que ha recibido una parte de su carga, puede eximirse de continuar cargando á igual precio y condiciones. — En qué casos podrá el capitan subrogar otra nave á la designada en el contrato de fletamento. — Puede el fletador obligar al capitan á hacerse á la vela en el tiempo que se expresa. — Los perjuicios causados al fletador por retardo voluntario del capitan en emprender el viage, son de cargo del fletante. — Si en los fletamentos á carga general puede cualquier cargador descargar sus mercaderías antes de emprenderse el viage. — Obligaciones del capitan de un buque fletado para recibir su carga en otro puerto; y las del fletador en su caso. — Qué efectos causará en el contrato de fletamento una declaracion de guerra ó suspension de comercio antes de hacerse la nave á la vela. — Interrumpiéndose la salida del buque por cerramiento del puerto, ú otro accidente de fuerza insuperable, subsistirá el fletamento, y habrá lugar á lo que se indica. — Derecho y obligacion reciproca de los cargadores si por contratiempo ó riesgo de enemigos regresare la nave al puerto de su salida. —