

tecas al pagamento de ellos, debiendo depositar las demas, mediante la misma autoridad, en la persona que fuere nombrada <sup>1</sup>.

20. Se deberá pagar el flete entero de aquellas mercaderías que el capitan se vea obligado á vender para proveerse de víveres durante el viaje, ó para reparar el buque; pero estará obligado á llevar cuenta de su valor al mismo precio que se venda el resto de las mercaderías en el puerto á donde iban destinadas <sup>2</sup>.

21. Si sucediere que navegando un buque con su carga, ántes de entrar en el puerto destinado, supiese el capitan ó maestre que se habia publicado suspension de comercio por causa de guerra ú otro motivo, y en razon de esto se viere precisado á volver al puerto de donde salió, con la misma carga que llevaba; en tal caso solo se le deberá pagar el flete de ida, aunque su buque se hubiese fletado para viaje redondo de ida, estada y vuelta. Pero si por órden de algun príncipe fuere detenido el buque en el curso de su viaje, no deberá pagársele flete por causa del tiempo de su detencion, estando hecho el fletamento por meses, ni se le aumentará si hubiese sido fletado por viaje; sin embargo se le abonarán los sueldos de los marineros correspondientes al tiempo de la detencion, y víveres que se consumieren en el fletamento hecho por meses; mas los gastos referidos que causare el fletado sin la circunstancia de meses y solo por viaje, serán de cuenta del capitan ó dueños del navío <sup>3</sup>.

22. Si por otro caso fortuito, no de guerra sino de temporal ú otro accidente inevitable, habiendo empezado el buque su viaje, volviere al puerto de donde salió (en estado de poder volver á navegar), si los cargadores quisieren descargarle, lo podrán hacer pagando por entero al capitan el flete de ida, como si hubiera llegado al puerto de su destino <sup>4</sup>. Y si el buque, por un accidente fatal, como naufragio &c., no pudiere término el viaje sin culpa del capitan, deberá pagarse á este solamente el flete que en proporción le corresponda hasta el parage donde le hubiere sucedido el fracaso <sup>5</sup>.

23. Detenido un buque en el curso de su navegacion ó en el puerto de su destino por culpa ó motivo del cargador ó cargadores, como seria por haber cargado mercaderías de contrabando ú otras causas semejantes, se deberá pagar al capitan el flete por entero, y ademas todos los intereses y gastos que se hayan originado de la demora; y lo mismo sucederá si habiendo sido fletado el buque para la ida y

<sup>1</sup> Orden. de Bilb. dicho cap. n. 25.

<sup>2</sup> Jugem. d' Oleron. art. 22. Ordonn. de Wisbuy, arts. 35 y 69. *Reglem. des assur. d' Anvers.* art. 19. Ordonn. de France, art. 14 tit. *Du fret.* et ibi Vallin Cleirac. *Us et cont. de la mer.* art. 22 n. 1. Orden. de Bilb. en dicho cap. 18 n. 21.

<sup>3</sup> Ordonn. de France, arts. 15 y 16 tit. *Du fret.* arts. 7 y 8 tit. *Des chartes parties* et ibi Vallin Orden. de Bilb. en el cit. cap. ns. 22 y 24.

<sup>4</sup> Orden. de Bilb. en dicho cap. n. 23. Véase á Hevia Bolaños *Com. nav.* lib. 3 cap. 5 ns. 23 y 24 y allí á Dominguez.

<sup>5</sup> Orden. de Bilb. en el mismo cap. n. 16.

vuelta, tuviese que retornar sin cargamento por causa de dichos cargadores <sup>1</sup>. Por el contrario si el motivo del embargo y retencion del buque provinieren de parte del capitan ó dueño de la nave, los daños que de esto resultaren á la carga, serán de cuenta del que tuviere la culpa <sup>2</sup>.

24. Si el capitan ó maestre por urgente necesidad y beneficio comun de toda la carga, se viere precisado á arrojar al mar algunas mercaderías para alijar el buque, será pagado de los fletes correspondientes á las así echadas, como si las hubiese conducido al puerto de su destino. Por el contrario no podrá pretender flete alguno si á consecuencia de naufragio, varamiento del buque, pillage de piratas ó apresamiento de enemigos, se perdieren las mercaderías; y si hubiere recibido alguna cantidad anticipada en cuenta de tales fletes, deberá devolverla, á ménos que por la contrata del fletamento se hubiere estipulado lo contrario <sup>3</sup>. Si se salvaren algunas mercaderías de dicho naufragio, se ha de pagar al capitan la prorata del flete correspondiente á lo salvado, regulándole segun la distancia del puerto de donde salió y el de su destino, respecto de aquel donde sucedió el naufragio; pero si en el mismo buque ó en otra embarcacion condujere lo salvado al puerto de su destino, se le pagará enteramente el flete respectivo segun expresaren los mismos conocimientos <sup>4</sup>.

25. Si en virtud de convenio hecho por el capitan en beneficio de toda la carga con algun corsario ó pirara, diere algunas mercaderías, se le pagarán sus fletes, como si las condujese al puerto de su destino, en caso de llegar despues con felicidad á él, constando por plena justificacion que habrá de hacer ante la justicia del primer puerto á donde llegare, con toda su gente y pasajeros, si los hubiere, de la precision de dicho convenio, y de haberle hecho en conocido beneficio del resto de la carga <sup>5</sup>.

26. Si algun buque con sus mercaderías fuere apresado por enemigos, y se hiciere su rescate, se le deberá pagar al capitan el flete correspondiente hasta el parage de su apresamiento en caso que los dueños de las mercaderías rescatadas no quieran que prosiga el viaje al puerto de su destino; pero si lo hiciere, se le pagará el flete primi-

<sup>1</sup> *Consolato del mare.* cap. 189. Ordonn. de France, art. 9 tit. *Du fret.* Strac. *De navib.* lib. 3. n. 25. Loccen. *De jure marit.* lib. 3 cap. 6 n. 11. Stypmann. *ad just. marit.* part. 4 cap. 10 n. 229. Vallin á dicho art. 9. Orden. de Bilb. en el cit. cap. n. 16.

<sup>2</sup> Strac. *De navib.* part. 3. n. 24. Kuricke *ad jus. marit. hanseat.* tit. 9 art. 1. Rocc. *De navib. et naut.* not. 81 n. 212. *Cur. Philip. Com. nav.* lib. 3 cap. 5 n. 22. Targa *Pond. marit.* cap. 26 n. 26 y cap. 45 n. 10.

<sup>3</sup> L. 15 § 6 ff. *Locati*, y allí Cujac. lib. 3 observ. 1. Ordonn. de France. arts. 13 y 18 tit. *Du fret.* Kuricke *ad jus hanseat.* tit. 9 art. 2. Cleriac. *aux jugem. d' Oleron* § 9 n. 9. Rocc. *De navib. et nauto*, not. 70. Casareg. *De comm. disc.* 22 n. 44 y sig. *Cur. Philip. Com. nav.* lib. 3 cap. 5 n. 22. Ord. de Bilb. dicho cap. ns. 20 y 26.

<sup>4</sup> Orden. de Bilb. en el cit. cap. n. 29.

<sup>5</sup> Id. n. 27.



tivo segun su fletamento, contribuyéndose por él á dicho rescate con el buque y sus fletes en la parte que le tocara <sup>1</sup>.

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 entretanto consiguiese algun nuevo flete, tendrá elección el fletante, ó de recibir el importe del nuevo fletador, pagando al capitán el prorrateo correspondiente á la demora, ó bien de abandonarle, quedando relevado de la paga de lo que se hubiese demorado <sup>2</sup>.

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 <sup>3</sup>.

29. Si algun capitán ó maestro condujere mercaderías para alguno que faltare á su crédito ó quebrare ántes 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 <sup>4</sup>.

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 pié <sup>5</sup>. Sin embargo parece mas justo que el seña-

<sup>1</sup> El mismo cap. de dichas Orden. n. 23.

<sup>2</sup> Orden. de Bilb. dicho cap. n. 21.

<sup>3</sup> Id. n. 15. El art. 746 cód. esp. dispone que si hubiere engaño ó error en la cabida designada al buque, tendrá opcion el fletador á rescindir el fletamento, ó á que se le haga reduccion en el flete convenido en proporcion de la carga que la nave deje de recibir, y el fletante le indemnizará ademas de los perjuicios que se le hubieren ocasionado. El art. 747 añade que no se reputará haber habido error ni engaño para aplicar la disposicion precedente, cuando la diferencia entre

la cabida manifestada al fletador y su verdadero dorte no exceda de una quincuagésima parte, ni tampoco cuando el porte manifestado sea el mismo que constare de la matrícula del buque, aunque nunca podrá ser obligado el fletador á pagar mas flete que el que corresponda al porte efectivo de la nave. Véase á Hevia Bolaños lugar cit. n. 18.—E.

<sup>4</sup> Id. n. 30.

<sup>5</sup> Cleirac. *aux jugem. d' Oleron* § 22. Targa *Pond. marit.* cap. 29 n. 1. Casareg. *De comm. disc.* 73 n. 1.

lamiento del flete en este caso se deje al arbitrio y prudencia del juez, quien deberá para ello tener en consideracion las circunstancias, la calidad de las mercaderías y el flete convenidas para las otras. \*El código español <sup>1</sup> faculta al capitán para echar á tierra ántes de salir del puerto las mercaderías introducidas en su nave clandestinamente y sin su consentimiento, ó bien portearlas, exigiendo el flete al precio mas alto que haya cargado en aquel viaje. Por el contrario, todas las mercaderías que los maestros hubieren fletado y recibido de los mercaderes para trasportarlas á algun punto, deberán llevarlas y no dejarlas en ninguna forma, pena de pagar las que dejaren de cargar y llevar al precio que valieren en el lugar á que iban consignadas <sup>2</sup>.

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 <sup>3</sup>.

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 pasage, si quisiese desembarcar ó saltar en tierra ántes de haberse cumplido la navegacion convenida, no podrá pretender que se le devuelva el dinero, puesto que por parte del capitán no se falta á llevarle donde se estipuló <sup>4</sup>.

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 trasporte de las mismas, ó hacerlas secuestrar aun en los mismos botes, lanchas ó gabarras que sirvan para hacer la descarga hasta que sea satisfecho <sup>5</sup>. 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 sus efectos y oponer la excepcion debida contra el capitán en caso de que aquellos no se hallen en buen estado <sup>6</sup>.

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 ha-

<sup>1</sup> Art. 716.

<sup>2</sup> L. 5 tit. 31 lib. 9 R. I.

<sup>3</sup> L. 19 § 7 ff. *Locati*. Cleirac. *aux jugem. d' Oleron*, cap. 8 § 25. Stypmann. *ad just. marit.* part. 4 cap. 10 n. 41. Locenn. *De just. marit.* lib. 3 cap. 6 n. 12. *Cur. Philip. Com. mar.* lib. 3 cap. 5 n. 21. Art. 7 de la ley 9 tit. 10 lib. 6 R.

<sup>4</sup> Stypmann. *ad jus. marit.* part. 4 cap. 10 n.

<sup>5</sup> Strac. *De navib.* part. 3 n. 17. Vollen al art. 18 de la Orden de Francia, tit. *Du fret*. L. 55 ff. *De furtis*. Orden. de Felipe II. art. 13. Ordonn. de Wisbuy, art. 57. Ordonn. de France, art. 23 tit. *Du fret*. Cleirac. *aux jugem. d' Oleron*, art. 21 n. 4.

<sup>6</sup> Vallin al art. 23 de la Orden. de Franc. Finnius ad *Peckium* tit. leg. Rhod. *De jactu*, pag. 203 not. 2.



yan 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<sup>1</sup>. Pero si estas fueren líquidos, como 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<sup>2</sup>.

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 ántes de emprenderse el viaje convenido, en cuyo caso se considera como una especie de préstamo hecho por el locador al capitán del buque<sup>3</sup>.

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 pueden navegar libremente, de lo cual suelen resultar contiendas entre los cargadores; previenen las Ordenanzas de Bilbao<sup>4</sup>: „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 estuvieren 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 algun 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<sup>5</sup>: „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.”

1 Ordonn. de France, art. 25 tit. *Du fret*. Kuricke *ad jus. marit. hanseat* tit. 9 arts. 1 y 2. Casareg. *De comm. disc.* 22 ns. 86 y 87.  
2 Orden. de Bilb. dicho cap. n. 31.  
3 L. 15 § 6 ff. *Locati. et ibi Cujac.* lib. 3. *Observat.* Kuricke *Quest. illust.* q. 34 in prin.

Pothier *De contr. marit.* n. 36. Vallin al art. 18 de la Orden. de Franc. Emirigon *Des assur.* cap. 8 secc. 8 § 1.  
4 Cap. 18 n. 32.  
5 El mismo cap. 18 n. 33.

38. Cargado un buque por toneladas, quintales ó de otro modo, si alguno de los cargadores quisiese descargar ó volver á tierra sus efectos ántes que el buque se haga á la vela, podrá hacerlo á su costa, mediante el pago de la mitad del flete<sup>1</sup>; con la circunstancia de que estando hecho el fletamento para viaje redondo de ida, estada y vuelta, se haya de entender que solamente la mitad de lo que corresponde á la ida: si fuere por meses en viajes para Alemania, Inglaterra y Holanda, se le pagará lo correspondiente á dos meses; y en viajes de mayor ó menor distancia á proporcion, considerando en tales casos los gastos precisos de su apresto, á ménos que por la contrata de fletamento estuviere capitulada otra cosa<sup>2</sup>.

39. Lo dicho en el párrafo anterior se ha de atender solamente en el caso de que el cargador por su mero antojo ó voluntad quisiese 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 viaje 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<sup>3</sup>.

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<sup>4</sup>. \*Conforme al código español<sup>5</sup>, no constando de la póliza de fletamento el término en que deba evacuarse la carga y la descarga de la nave, regirá el que esté en uso en el puerto donde respectivamente se haga cada una de aquellas operaciones.\*

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.

1 *Guid. de la mer.* cap. 9 art. 11. Cleirac. *Us et cout. de la mer.* pag. 249. Targa *Pond. marit.* cap. 26 § 7 n. 10.  
2 Orden. de Bilb. en el cit. cap. n. 9.  
3 *Consol. del mare.* cap. 82. Ordonn. de France, art. 8 et 12 tit. *Du fret.* y art. 29 tit. *Des assur.* Vallin en dichos art. Weytsen

*De avariis*, pag. 10. Targa *Pond. marit.* cap. 26 § 7 ns. 10, 11 y 12. Orden. de Bilb. en el cit. cap. n. 19.  
4 L. 8 *De naviculariis.* Cod Theod. Cleirac. *oux jugem. d' Okron*, cap. 21 ns. 2 y 3.  
5 Art. 744.



42. El conocimiento es una obligacion particular que el capitán 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 órden ó á la del cargador, por el flete concertado ántes de cargarse<sup>1</sup>. En órden á los requisitos que deberán tener estos conocimientos y demas disposiciones relativas á ellos, copiarémos 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 dónde, de quién, 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 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 resistiere á su entrega, ó á la mudanza de conocimientos por falta de los ya remitidos, podrán el cargador ó partes interesadas obligar á la descarga ó mudanza de conocimientos, mediante fianza á satisfaccion que dieren

<sup>1</sup> Orden. de Bilb. cap. 18 n. 24.

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 órden endosados á su favor, deberá acudir á manifestarlos al corredor ó persona á quien viniere consignado el buque, con razon de las marcas, números de los efectos señalados en dichos conocimientos ántes de empezar á descargar el buque, pena de que no ejecutándolo así, pagará los gastos que se causaren por negligencia y morosidad.

52. Asimismo será obligacion de todo negociante que tuviere conocimientos á su órden, acudir á los tiempos de las descargas á los muelles del puerto 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 extraviaren 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 exceda 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.

55. \*Porque los capitanes y maestros de navíos, despues de haber igualado en tierra con los pasajeros, ántes que se embarquen, el precio que les han de dar por llevarlos en sus buques, fingen necesidad cuando ya van navegando, y alteran el precio é igualas que ántes ha-



bian hecho, y les piden mucho mas y lo consiguen; manda una ley <sup>1</sup> de Indias, que ningun capitan ni maestre, ni otra persona, pueda pedir ni llevar, directa ni indirectamente á los pasajeros mas precio de lo que al principio, ántes de la embarcacion hubieren con ellos igualado y concertado, pena de haber por el mismo hecho perdido todo lo que los pasajeros hubieren concertado, de lo que se aplicarán tres cuartas partes al fisco y otra al denunciador; añadiendo que los pasajeros no sean obligados á pagar mas de lo que al principio ó ántes de la embarcacion hubieren ajustado. Otra ley <sup>2</sup> de este mismo código ordena, que los jueces hagan que los consignatarios, si fueren vecinos, averiguen cuentas con los maestros, y les paguen sus fletes con suma brevedad y cuidado, para que los maestros puedan hacer los montos y cuentas con su gente, quedar libres y desocupados, aderezar sus naos, y recibir la carga y registro que hubieren de traer en ellas.\*

56. \*Ya queda dicho en otra parte <sup>3</sup> que el comercio de escala y cabotage en los puertos de la república, solo puede hacerse en buques nacionales; ahora añadimos, que esto se entiende habiéndolos en el puerto, y que para tal efecto se tienen por nacionales los buques cuyo dueño sea mejicano. Esta preferencia no ha de ser parcial ni privativa de los buques y matrícula de un puerto para los cargamentos de cualquiera especie que se hagan en él, sino general y extensiva en cada puerto á los buques nacionales que hayan venido de otro con entera igualdad. Si los dueños de buques nacionales abusaren de la exclusiva de los extranjeros para el cabotage encareciendo los fletes, se tasarán estos por la justicia atendidas las circunstancias <sup>4</sup>.\*

<sup>1</sup> L. 7 tit. 31 lib. 9 R. I.

<sup>2</sup> L. 4 id. id. Véase la ley 14 tit. 9 part. 5.

<sup>3</sup> Cap. 1 n. 10 de este título.

<sup>4</sup> LL. 5 y 7 tit. 8 lib. 9 N. y 6 tit. 31 lib. 9 R. I.

CAPITULO XI.

De las averías.

- |    |   |         |   |
|----|---|---------|---|
| 1  | ¿Qué es avería? y de sus diferentes especies.                             |         | demas casos de avería gruesa?*  |
| 2  | ¿Qué se entiende por avería simple?                                       | 7       | hasta el 13 Modo de contar y arreglar la avería gruesa.                     |
| 3  | Designacion de los casos y circunstancias que constituyen esta avería.    | 14      | *De la accion que compete para pedir el repartimiento de la avería gruesa.* |
| 4  | Definicion de la avería gruesa.   | 15      | *Del reconocimiento y liquidacion de esta avería.*                          |
| 5  | Especificacion de los casos y circunstancias que constituyen esta avería. | 16 y 17 | De la avería ordinaria y modo de pagarla.                                   |
| 6* | ¿Cómo deberán proceder los capitanes de navío en las echazones y          |         |   |

**S**on averías en acepcion legal: 1.º Todo gasto extraordinario y eventual que sobreviene durante el viaje de la nave para la conservacion de esta, de su cargamento, ó de ámbas cosas juntamente. 2.º Los daños que sufiere la embarcacion desde que se haga á la vela en el puerto de su expedicion, hasta que quede anclada en el de su destino; y los que reciba su cargamento desde que se cargue hasta que se descargue en el puerto á donde fuere consignado <sup>1</sup>. La responsabilidad de dichos gastos y daños se decide por reglas distintas segun el carácter que tengan las averías de *simples ó particulares, gruesas ó comunes y ordinarias*.<sup>2\*</sup>

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 <sup>3</sup>.

3. Es avería simple: 1.º Cualquiera daño que resultare á la carga por vicio ó corrupcion de ella misma, durante el viaje de su conduccion <sup>4</sup>. 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 capitan <sup>5</sup>. 3.º El daño y menoscabo que durante el viaje se ocasionare á alguna cosa ó parte de la carga, ya sea por tempestad, ó porque se corrompa <sup>6</sup>. 4.º El daño acaecido á cualesquiera mercaderías que yendo sobre cubierta del buque se llevare el mar, el viento ó la tempestad, por ser de obligacion de los capitanes ponerlas debajo de escotilla, en cuyo caso si el daño de ello resultare á sus dueños recaerá sobre dichos capitanes <sup>7</sup>. 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 <sup>8</sup>. 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

<sup>1</sup> Tambien se llamaba *avería* á cierto repartimiento ó derecho que se imponia sobre las mercaderías, y al ramo de renta que se componia de él, de que trata el tit. 9 lib. 9 R. I., y que fué suprimido por el art. 17 del decreto de 16 de noviembre de 1827. El nombre *avería* ó *habería*, piensa Solórzano (*Polit. ind.* lib. 6 cap 9 n. 11) que se debió de originar, de que mediante este gasto se les conservan sus bienes á los navegantes, los cuales bienes en lengua española se llaman *haberés*, de la palabra latina *habere* que significa tener, como lo advierte D. Sebastian de Covarrubias.—E.

<sup>2</sup> Arts. 930 y 931 cód. esp.

<sup>3</sup> Orden. de Bilb. cap. 20 n. 25.

<sup>4</sup> Id. n. 26.

<sup>5</sup> Dicho cap. n. 27.

<sup>6</sup> Id. n. 28.

<sup>7</sup> Dicho cap. 20 n. 29. Strac *De navib.* part. 8 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 n. 4 y cap. 5 n. 5.

<sup>8</sup> Rocc. *De navib.* not. 59. Casareg. *De comm.* disc. 46 n. 1 y disc. 121 n. 3. Ordenan. de Bilb. dicho cap. n. 30. L. 4 vers. *Mas si accieese*, tit. 9 part. 5.