

„otras cosas en él; para su conduccion de unos puertos á otros, pagando por el alquiler la cantidad ó cantidades en que se conviniere. „ El flete es el precio alquiler del navío; *fletador* ó *fletante* es el locatorio, ó el que lo toma en arrendamiento; el *maestre*, ó el dueño, ú otro que les representa es el que lo da, aquila ú arrienda.

No se debe prescindir, que el contrato de fletamento puede mirarse baxo dos aspectos diferentes: uno como arrendamiento ú alquiler de la cosa, en cuya virtud el dueño, ó maestro del navío lo arrienda para transportar las mercancías alquilando al mismo tiempo los servicios del maestre para llevar á efecto este transporte. El otro es como un alquiler de la industria, trabajo ó servicios, en fuerza del qual un comerciante toma alquilado el trabajo, industria ó servicio de la transportacion de las mercaderías por el precio concertado. Esta diferencia es puramente en la especulación; las obligaciones y los efectos son los mismos, solamente se cambian en las personas los nombres de *locador* y *conductor*, y los de las acciones que le pertenecen. En las doctrinas que se expondrán en los párrafos siguientes se mira este contrato como un arrendamiento de la cosa.

El uso mas comun de los navíos es el transporte de las mercaderías; bien que se alquilan también para la pesca, y para el corso; y también hay un lugar en él para el pasaje de una persona. Pueden hacerse los fletamentos ó de todo el navío, ó de parte de él, por toneladas, quintales, fardos y barricas, ó caxones, ó para viage redondo, esto es, ida, estada y vuelta, ó para solo la ida, ó para solo la venida; ó por meses, de aquella parte que se ocupare. Se puede hacer también pura y simplemente, ó con la condicion de que el maestre, ó el dueño del navío halle dentro de un tiempo determinado fletadores para combietar la carga; condicion que se entienda cumplida segun Valin, quando la tiene para las tres quartas partes de él.

En el fletamento para el viage, se conviene una suma determinada por todo él; en el de por meses se estipula un tanto por cada mes. El tiempo no empieza á correr sino desde que el navío se hizo á vela, á menos que en la contrata de fletamento se haya prevenido otra cosa.

Es de esencia de este contrato que haya un flete que el fletador se obligue á pagar; y aunque de ordinario se explican las partes acerca de la cantidad de flete, si un comerciante cargase géneros con la sola noticia del maestre, se entenderia convenido tácitamente el flete acostumbrado al tiempo, y en el lugar del contrato por las mercaderías de la misma calidad. Si hubiere variedad en el precio, deberá ser el medio; no el menor. Pero si se cargaron sin noticia del maestre, como este podría hacerlas descargar ántes del viage por faltar su consentimiento, puede exigir el mas alto flete, si quiere conducir las á su destino. El consentimiento, uno de los requisitos esenciales de este como de todos los demas contratos, debe recaer sobre el navío, mercancías que se han de cargar en él, lugar de su destino, y precio del flete.

Quando el maestre despues que se le dió aviso, que los géneros se habian cargado sin su noticia, se hizo á la vela sin descargarlas, se entienda que consintió conducir las á su destino al flete mas alto de las mercaderías de igual calidad; y el cargador se cree también que en cargarlas sin noticia del maestre consintió igualmente en este flete.

Si el maestre no lo supo hasta despues de haberse hecho á la vela, y

los géneros sobrecargan el navío, puede con consejo del equipage ponerlos en tierra, y depositarlas en persona abonada, dando aviso al cargador. Pero sino sobrecargan el navío, aunque no tiene obligacion á retenerlas en virtud del contrato de fletamento, pues no hubo alguno, lo está por equidad y ley natural que dicta no hagamos aquello que aunque permitido en sí, causa grave perjuicio á otro, y á nosotros ó ninguno, ó muy poco. Quizá el cargador no se halla ya en disposicion de llevarlas á otro navío; y aunque cometié el exceso de cargarlas sin saberlo el maestre, no carece este tampoco de culpa en no haber examinado y reconocido con tiempo los efectos que llevaba en el buque de su mando. Esta doctrina procede quando el fletamento se hizo de parte del navío, ó por toneladas, quintales, &c. mas no quando lo fué de todo el buque; en tal caso podrá el maestre tener causa justa para hacerlas descargar en el primer puerto, aunque la carga de estos géneros no hubiese llegado á su noticia, sino en el mismo viage, y no sobrecargasen al navío; porque podría suceder que estos géneros conducidos al puerto de su destino, perjudicasen al bueno y pronto despacho de los del fletador, y quedar así responsable el maestre á los daños y perjuicios que le proviniesen de haber dado lugar á su carga y conduccion sin consentimiento del fletante.

En quanto á la forma de la escritura contrata ó papel en que se extiende el contrato de fletamento, para obviar disputas y pleytos, se dice en el *núm.* 3. „ se ordena ante todas cosas, que de lo que así se estipulare entre dueño, capitán, ó maestre del navío, y la persona ó las personas que le fletaren se haya de hacer escritura ante Escribano, ó contrata entre partes por medio de corredor, ó sin él, obligándose recíprocamente para la seguridad de lo contratado el maestre, capitán, ó dueño, con el navío, sus aparejos y fletes, y los bienes muebles y raíces pertenecientes á los tales capitanes ó maestros, y los cargadores con sus mercaderías ú cosas que cargaron.“ En el *núm.* 4. se dice: „en la escritura ó contrata que se hiciere de fletamento, ha de constar el nombre y porte del navío; el del capitán, ó maestre: su tripulacion y arriamiento; el nombre del fletador; el puerto de donde hubiere de salir; el de las escalas, si las hubiese de hacer, y el de su destino; los dias en que se conviniere para la descarga; el precio del fletamento; la cantidad que se hubiere de dar por cada uno de los dias de demora, en caso que la haya; donde y como debe recibirse su pagamento; si se comprehenden ó no averias ordinarias, y como han de ser reguladas estas, con las demas circunstancias que quisiesen capitular.“

Quales sean los efectos de estas disposiciones en el caso que contra ellas no se haya formalizado en escrito el contrato de fletamento, no nos lo dice la ordenanza. La de Francia, de donde se tomó la de Bilbao, produce el de no admitirse la prueba de testigos, ni otra que la del juramento que se defiera á alguna de las partes acerca del contrato, y sus condiciones. Yo no me atreveria á dar una extension tal á estos artículos; nuestra legislación no estriba como la francesa sobre una máxima fundamental, que dirigiéndose á rechazar en lo civil la prueba de testigos, ha sancionado una desconfianza casi absoluta en el testimonio de los hombres. Lo cierto es, que la omision de qualquiera de dichos requisitos, no causa nulidad, y que las ordenanzas solamente se propusieron en ellos facilitar la prueba del contrato. Si el maestre ó el fla-

tador no saben firmar, será bueno que lo haga el corredor que haya intervenido en el negocio. No suelen estar en práctica dichas disposiciones en los fletamentos de navios pequeños que navegan de un parage á otro del mismo distrito.

La escritura ó contrata, ó pública ó privada, en que se extiende el fletamento, se llama tambien *carta partida*. Viénele este nombre de la costumbre que en lo antiguo hubo en Inglaterra, Aquitania y otros países, de extender estas convenciones en un papel que despues de escrito se partía, ó rasgaba de alto á baxo en dos partes, de las cuales se daba una á cada qual de los contratantes, quienes quando se trataba de saber y cumplir lo convenido, las confrontaban, y juntaban. De esta manera se certificaban del verdadero original, y se precavia la falsificación.

En egecucion del contrato de fletamento, se formaliza el *conocimiento* que en el mediterráneo se llama *poliza de carga*. El conocimiento es un acta en que el maestre confiesa las mercancías que el fletador cargó en el navio. Regularmente quando los navios se ponen á la carga para qualesquiera puertos, tomándola de diferentes cargadores, no interviene mas documento que la poliza de cargo ó conocimiento que les firma el capitán segun lo manifiesta el *núm. 32.* donde se ordena, que se esté, y pase por ellos, y que siempre que sobre esto haya algunas dudas ó diferencias se observen y guarden las reglas y forma dispuestas para las contratas de fletamento. En este sentido, faltando la contrata de fletamento, se define el conocimiento en el *núm. 34.* "una obligacion particular que un capitán ó maestre de navio otorga, por medio de su firma, en favor de un negociante que ha cargado en su navio algunas mercancías y otras cosas para llevarlas de un puerto á otro, constituyéndose á entregarlas 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. Deben tambien expresarse en el conocimiento el nombre del capitán y su vecindad; el nombre del navio, su porte, lugar donde recibe su carga, para donde, de quien vaya dirigida; el flete que se haya de pagar, y habiendo averías ordinarias, las que deberán comprehenderse; con fecha de dia, mes y año *núm. 35.* Deberán asimismo ser tres, ó mas, segun conviniere al cargador de cada partida; de los cuales uno llevará el capitán, ó maestre, y los demas quedarán en poder del cargador, para usar de ellos conforme los necesite *núm. 36.*

Los fletadores en las quarenta y ocho horas despues de la carga de las mercancías, deben presentar al maestre los conocimientos extendidos y llenos, para firmarlos; y el capitán lo debe hacer; sin que en esto haya omision de una ni otra parte, que exceda al dia de correo de aquella semana, *núm. 45.* Quando fuere preciso nombrar otro capitán, debe revalidarlos el sucesor, si pareciere conveniente á los cargadores. Firmados los conocimientos por el capitán, y conviniendo despues al cargador sacar de abordó las mercancías, por qualquier motivo que tenga, no lo podrá hacer, sin que restituya al capitán dichos conocimientos, y le pague el medio flete, que le es debido en este caso *núm. 39.* Firmado el conocimiento, ó conocimientos por el capitán, ó maestre, y remitido tambien al consignatario, si al cargador le conviniere descargar las mercancías, ó mudar de direccion, y el maestre se resistiere á su entrega, ó á la mudanza de conocimientos por falta de los remitidos, podrá el cargador obli-

garle á la descarga, ó á la mudanza de ellos, afianzando á satisfaccion el cargador ante los Jueces consulares de pagar los daños, gastos y menoscabos que se le siguieren por la descarga y demas referido *núm. 4.*

El negociante que recibiere conocimiento á la orden, endosado á su favor, debe acudir á manifestarlo al corredor, ó persona consignatoria del navio, con razon de las marcas y números de las mercaderías contenidas en el conocimiento antes de empezar la descarga de él; no haciéndolo así pagará los gastos que se causaren por su morosidad *núm. 43.* Tambien debe acudir á los muelles por sí y sus dependientes al tiempo de la descarga con el mismo conocimiento, ó razon de sus números y marcas á recibir las mercaderías; sino lo hiciere, justificado el capitán haberlas descargado en los muelles en la forma prevedida en las mismas ordenanzas, es de cuenta del dueño ó consignatario, si se perdieren ó extravieren *núm. 44.*

§. II. De las obligaciones del maestre.

El maestre como puesto por los dueños del navio para todos los contratos concernientes á él, es por lo comun el locador. Como tal se obliga á que el cargador tenga el uso del navio para el transporte de sus mercancías al parage de su destino; si se flotó todo él se obliga á que el uso del flotador sea exclusivo y privativo de él durante el viage; y aunque no tenga géneros con que completar la carga, no puede el maestre fletar el sobrante ni á otros, ni por su propia cuenta, sin consentimiento de él, *núm. 13.* Esto se debe entender con tal que haya cargado los suficientes para responder del flete. Si dió su consentimiento, se entiende que fue para darle cuenta de los fletes, que como fruto del navio, le deben pertenecer, *núm. 13.* Si el maestre las cargó sin consentimiento del fletador; puede este hacerlas poner en tierra, y el maestre se expondría á tener que abonarle los daños y menoscabos que le sobrevengan, si las mercancías cargadas sin su noticia perjudicaban al buen despacho y salida de las suyas.

Aun quando el fletador haya completado la carga de todo el navio, no le es permitido al maestre sobrecargarle con otros géneros ni por su cuenta, ni por la de otros; de lo contrario deberá ser responsable al fletador de los daños é interes que de esto se le sigan. Es tambien á beneficio del que fletó todo el buque, el flete y pasage de las personas que admita el maestre; pero el maestre no está obligado á pedirle su consentimiento; se presume que lo hay, por el interes que tiene el fletador en que haya gente que en caso de necesidad pueda salvar y defender el navio. No tiene lugar esto quando el fletamento se hizo por quintales, ó toneladas; el maestre cumple en tal caso con dar el lugar, ó recibir el peso que ofreció.

El maestre está obligado por la naturaleza del contrato no solo á no poner estorbos, sino á defender al fletador en los que se le puedan oponer ú opongan, así para la carga como para el transporte de las mercaderías, por los propietarios del navio, ó por los que titulándose tales, pretendan que el maestre no tuvo poder para fletar. Debe tambien segun queda dicho, darle el conocimiento de las mercancías cargadas, y hacerse á la vela en el tiempo convenido, aunque, segun dice Valin, los

Jueces suelen prestarse á una prorrogacion módica , quando restan todavía géneros que cargar. El maestre es garante de los vicios ó faltas del buque , que despues que se hizo á la vela le impidan llevar el cargamento al parage de su destino , ó retardan notablemente el viage , *num. 19.* No le servirá la excusa de que ignoró este defecto ; su profesion le obliga á saberle , y á informarse de él ; mayormente si el navio se hizo á la vela sin haber sido visitado por los carpinteros y calafates. Aun esta visita no le salvará de su garantía , si el fletador prueba que el navio antes de hacerse á la vela contenia algun vicio anterior que no se echó de ver en ella , por no hacerse sino de las partes exteriores ; y si el maestre lo sabe estaria obligado á resarcir los daños , perjuicios é intereses en toda su extension ; y si lo ignora solamente habrá de perder los fletes.

Por consecuencia de la obligacion del maestre á cuidar asi antes del viage , como durante el de la conservacion de las mercaderías , debe llevar consigo la *carta partida* , y demas papeles justificativos de su cargamento , y pagar á los fletadores los perjuicios que se les sigan por no exhibir estos documentos , particularmente en tiempo de guerra , si por esta falta se declara el navio de buena presa. Su obligacion á conservar las mercaderías cesa con la necesidad de alijarle para salvarla en tiempo de tempestad , ó quando le dan caza corsarios ó piratas ; entonces puede el maestre con acuerdo del equipage y de los interesados que se hallen en el baxel , arrojar al mar las que sea necesario , haciendo indemnizar á sus dueños por los demas intetesados en la conservacion del buque.

La misma necesidad le autoriza segun el *num. 21.* á vender en el curso del viage mercaderías de los cargadores para comprar vituallas , carenar el buque , ú para otras cosas necesarias , pagando á los cargadores dichas mercaderías al precio que se vendan las demas en el lugar de su destino. En todo esto se ha de proceder por su orden , esto es , no se deben vender los géneros de los fletadores , sino en el último recurso ; antes ha de tomar el maestre dinero á cambio sobre el buque , ó en su defecto vender mercaderías del dueño del navio si las hay que tocar en las de los fletadores , por ser mas de él , que de ellos este negocio.

Se duda si vendidas las mercancías de un fletador para acudir á las necesidades del navio , pereció este en el viage con su cargamento : ó fué apresado por los enemigos , estará obligado el maestre á pagarlas al fletador de quien *El artículo 68 de las ordenanzas de Wisburi* dice : *en tal caso de necesidad podrá el maestre vender las mercancías para hacer dinero , si lo ha menester para su navio ; y llegando á perderse el buque estar obligado á pagarlas al mercader M. Valin , y el autor anónimo del traité des obligations* , estiman justa esta decision , no obstante el dictamen contrario de personas prácticas en el comercio marítimo , á quienes consultó este último ; fundábase en que en el caso de echazon ; el comerciante dueño de las mercaderías que se arrojaron al mar por la salud común , no puede pretender se le indemnice de su valor por los interesados en la conservacion del baxel , quando este pereció. Parece haber gran diferencia en estas dos especies. Los interesados en la conservacion del navio en la hipóthesi de la echazon no reciben precio alguno de las mercaderías ; solo estan obligados á indemnizar por la regla de equidad : *de que nadie debe enriquecerse con menoscabo de otro.* Razon que cesa quando por la echazon no les vino utilidad alguna. La obligacion

del maestre en la otra especie tiene otro fundamento ; el maestre recibió el precio de las mercancías que vendió ; este precio pertenecia al fletador , y como á dueño de ellas hay que darselo ; es como un empréstito forzado para atender á las urgencias del navio , las que hay que pagarle en fuerza de la obligacion que se contrahe , obligacion siempre viva , aunque despues no se haya sacado utilidad alguna de la cantidad anticipada. El dueño de las mercaderías vendidas en tal caso de necesidad puede usando ó representando los derechos del maestre , y reuniendo de pronto las acciones suyas y de este repetir el precio del dueño ó dueños del navio , por haber contraído la obligacion el maestre en virtud del poder de él , ó de ellos , ó por causa del mandato , y para su execucion. No cumplirán con hacer abandono del navio , como pueden hacer en otros casos de responsabilidad por los hechos ó conducta del maeste , v. gr. quando este por su culpa causó algun daño en los géneros del cargamento ; entonces solo están obligados los dueños del navio hasta la concurrente cantidad del valor del flete. Pero la especie de la venta de mercancías para acudir á las necesidades del navio , están obligados á indemnizar absolutamente al maestre en virtud del mandato que le dieron , *l. 56. §. 4. ff. mand. l. 4. c. d. t. l. 20. tit. 12. p. 5.* El precio que se ha de pagar al fletador por las mercaderías vendidas , no ha de ser , si el navio perece en el viage , el que tendrian en el lugar de su destino ; esto seria indemnizar de una ganancia que no hubo , sino el de su valor actual. Debe tambien el maestre , luego que haya arribado al término de su viage , descargar las mercaderías y entregarlas al tenor del conocimiento al correspondiente del fletador , á quien vayan consignadas : la falta que haya es de cargo del maeste , y tendrá que pagar no solamente lo que costaron , sino lo que se pudo ganar en la plaza , ó parage destinado ; con rebaxa de los fletes y demas gastos , á menos que justifique proceder la falta de accidente de fuerza mayor.

Si el consignatorio insiste en que las mercancías que el maestre le manifiesta , no están comprehendidas en el conocimiento , ó que falta algo de ellas , si el maestre sostiene lo contrario , y hay en verdad diferencia entre los dos conocimientos , se ha de distinguir. Quando el fletador ó su comisionado escribieron de su letra el conocimiento , á este conocimiento que el maestre exhibe , se ha de dar fé ; el maestre no tiene obligacion á entregar mas de lo contenido en él ; puede alegar que se le sorprendió , y no hizo advertencia quando firmó el que exhiba el consignatorio , creyendo que era conforme con el presentado por él. Por el contrario , si el maestre escribió de su puño el conocimiento que exhibe el consignatorio , este hace la ley ; porque habiéndolo escrito de su letra ; no debe ponerle tacha , y ha de entregar lo que reza ; y si el que tiene el consignatorio en su poder declara menos , se ha de atribuir á alguna omision. Esta es la decision de *este capítulo* diciendo : “Quando los conocimientos , triplicados ó mas , hechos sobre unas mismas mercaderías , fueren entre , si de diverso contexto , se ha de estar y pasar por el del que se halle , en poder del capitán , estando lleno de mano del cargador , ó sus dependientes sin enmienda en parte substancial , y al contrario se esta , ra , y pasará por el del cargador si estuviere firmado de mano del Capitán , tambien sin enmienda .”

Es tambien responsable el maestre sino entrega los géneros en el es-

tado mismo que los recibió, salvo que acredite provenir de causa de fuerza mayor. Pero si por su culpa, ó la de su gente recibieron daño, debe indemnizar al fletador su menos valor. Aun el consignatorio puede en este caso negarse á recibirlas, y dexarlas de cuenta y cargo del maestro, quien deberá abonar los perjuicios é intereses como si por culpa suya faltasen y dexase de entregarlas. Si el consignatorio las recibió sin queja, ni reparo, no puede alegar despues daño alguno. Quando no se puede determinar prontamente la contestacion entre el maestro y el consignatorio que sostenga que el daño procedió de culpa de aquel, se puede proveer interlocutoria, ó provisionalmente el pago del flete con fianza del maestro, ó sin ella, segun la mayor ó menor probabilidad de los fundamentos de la queja. Los maestros en tales casos protestan contra el consignatorio para la definitiva, las demoras, daños y perjuicios, gastos y costas. Si la resistencia del consignatorio á recibir el cargamento procede de alguna otra causa no concerniente al maestro; le hará este citar para que las diga y exponga, y haciéndolo ó dexándolo de hacer el consignatorio, habrá de recaer sentencia autorizando al maestro para vender mercancías bastantes á cubrir lo que se le debe, mandando depositar el resto de cuenta y riesgo de quien hubiere lugar. A este propósito se dice en el *núm. 25*. "Quando el dueño ó consignatorio á quien se dirigieren mercaderías reusare recibirlas y pugar sus fletes, el capitán ó maestro podrá con autoridad judicial vender las correspondientes al pagamento de ellos, y las demas las deberá depositar con la misma autoridad en la persona que fuere nombrada."

Quando el maestro declara en el contrato que su navio es de mayor porte que el verdadero que tiene, debe responder al fletador de los daños é intereses que le resulten de esta falta. En el *núm. 16*. se ordena en este caso: "se le baxará del flete la prorrata correspondiente al ajuste hecho, y ademas pagará por via de pena otra tanta cantidad como importare la falta." Para que se estime que el maestro hizo sobre ello una declaracion falsa, que le haga responsable de los perjuicios, ó de la pena en lugar de ellos, es necesario que la falta sea algo notable; la ordenanza de Francia pide exceda de la quadragésima parte; entre nosotros habrá de ser á arbitrio del Juez. Si fletó el todo aunque el maestro haya declarado un porte menor, no podrá exigir por el exceso aumento de flete, á menos que se haya ajustado á razon de un tanto por tonelada. En este sentido se ha de entender la disposicion del *núm. 15*.

No solamente tiene el fletador la accion de arrendamiento contra el maestro de la nave, para que cumpla las obligaciones propias de este contrato, ó á responder de los daños ó intereses resultantes de su inexecucion, sino tambien para los mismos fines, la accion *exercitoria* contra los que le nombraron; ya sean los propietarios del navio, ya otros que como principales locatarios lo hayan tomado en arriendo; *l. 1. §. 15. ff. h. t.* Los nominadores; ó los comitentes se entiende haber dado su consentimiento á los contratos, que se celebren para hacer valer los rendimientos de la nave; y haber accedido á las obligaciones que se contraigan. Quando el maestro hace el fletamento sin noticia de ellos en su ausencia, no hay duda que quedan obligados sus comitentes. Pero si están en el mismo lugar; puede tambien obligarlos sin su noticia y sin consultarlos? Por la afirmativa se alega la ley *1. §. 5. ff. de exerc.*

act. que en general sin hacer distincion dice, que los comitentes lo están por todo lo que hace el maestro. Añaden que pudiendo no saber los fletadores, si los dueños, comitentes ó nominadores están en el mismo lugar quedarian expuestos al engaño si por no haberles consultado el maestro, no pudiese ni obligarles á ellos, ni al navio. Parece ser contra esta opinion lo que se dice en el *núm. 6*. "ningun capitán, ó maestro de navio, ni otra embarcacion menor, aunque sea interesado en parte, podrá otorgar fletamento alguno sin el consentimiento de los demas sus dueños, quando estos se hallaren en el lugar donde se hiciere el fletamento; y siendo el navio de fuera de esta Villa deberá intervenir en el fletamento, que así quisiere hacer el capitán, aquel á quien estuviere dirigido, y fuere consignatario." Sin embargo, esta disposicion no decide la disputa: pues aunque dice *ser obligacion del maestro* aguardar el consentimiento de los propietarios del navio quando haga el fletamento en el lugar de su residencia, no debe entenderse por esto, que no quedan obligados quando lo hace sin su noticia, sino que el maestro es responsable á los dueños de la nave de los daños, é intereses de lo que hizo sin acuerdo de ellos. Por la negativa puede decirse con Mr. Valin, que la responsabilidad del dueño del navio por lo que hace y dispone el maestro, se ha de entender en las cosas concernientes á los negocios que puso á su cargo: que se debe creer, que solamente le cometiò aquellos actos que el dueño no puede hacer por sí, mas no el fletamento del navio, que puede executar por su persona, quando se celebra en el lugar de su residencia, debiendo imputarse asimismo los fletadores no haber tratado con el dueño, por ser muy fácil saber quien es, quando reside en el lugar del contrato. Sea lo que fuere de estas opiniones, lo cierto es, que aunque no sea válido un fletamento tal para el efecto de obligar al dueño del navio, lo es para el de quedar obligado el maestro respecto de los fletadores á los perjuicios é intereses sino puede cumplir el contrato, como lo está todo el que arrienda una cosa ajena.

La *l. 1. §. 5. ff. de exerc. act.* resuelve que no solamente están obligados los dueños ó los locatarios del navio (unos y otros se entienden con esta voz *exercitor*), por el fletamento hecho por el maestro, sino por el celebrado por un substituto que nombró sin noticia de sus principales, que no le dieron poder con cláusula de substituir: añade mas esta ley diciendo, que estarán obligados los dueños del navio aun en el caso de haberle prohibido expresamente substituir otro en su lugar. El favor de la navegacion, como se dice en esta misma ley, hizo introducir estas excepciones de la regla general.

Esta propia ley declara que quando son muchos los que nombraron el maestro, todos y cada uno están obligados *por el todo* á responder de la obligacion y accion *exercitoria*. Resta saber si la ley *10. r. l. 10. N. R.* que dispone no entenderse tal obligacion *por el todo*, sino quando las partes se sujetan expresamente á ella en el contrato, y que sin esta expresion se entienda obligarse solamente cada uno por mitad, alcanza á las obligaciones de los dueños ó locatarios del navio en quanto á los fletamentos y demas negociaciones del maestro. La ordenanza de Francia *cap. 2. tit. des propriétaires*, pone una cosa particular en su jurisprudencia, acerca de los dueños de navios; porque todos los comitentes están obligados indefinidamente por las obligaciones contraidas por sus co-

misionados en los negocios de su comision: pero los dueños de navios lo estan solamente por las obligaciones del maestre hasta la concurrente cantidad del interes que tienen en ellos.

Ultimamente, conviene saber que si el navio pertenece á dos ó mas dueños; y discordan sobre el fletamento su forma y convenciones, se ordena en el *núm. 3.* que se esté á lo que resuelva la mayor parte de ellos, respecto de las que tuvieren en el navio; siendo iguales en ellas á lo que el mayor número de personas, siendo iguales en todo, al mejor fletador, si son iguales los fletadores á lo que determinen el Prior y Consules.

§. III.

De los derechos y obligaciones del fletador.

Las reglas comunes del contrato de alquiler dan á conocer los derechos del fletador. Segun estas, si hechas ó convenida la contrata de fletamento, el dueño del navio lo vendió; el comprador no esta obligado á estar por ella, á menos de haberse hecho la venta con tal condicion, si se hizo sin ella solamente le quedará al fletador el recurso de daños, perjuicios é intereses contra el dueño vendedor. Quizá convendria en favor de la navegacion hacer una excepcion en este caso, mayormente si el fletador tenia ya cargadas sus mercancías sin noticia de la venta. Pero si la contrata de fletamento contiene una hipoteca ú obligacion del navio como debe contener segun el *núm. 3.* entiendo que por la accion hipotecaria podria el fletador conseguir indirectamente el cumplimiento del contrato. Las ordenanzas de Bilbao no prohiben como las de Francia y de otros paises subarrendar ó sufletar los navios á precio mayor que el convenido en la primera contrata de fletamento; lo qual es una excepcion del derecho comun, para impedir el monopolio que se podria hacer fletándose todos los navios de un puerto con el fin de imponer la ley á los cargadores en el precio de los fletes.

La principal obligacion del fletador es pagar el flete si cargó mayor cantidad de mercancías, que las convenidas en la contrata; debe pagar á proporcion un aumento de él. La obligacion de pagar el flete se extiende tambien á las adealas de estilo, bien para el maestre, bien á beneficio de los propietarios segun la costumbre, ó segun los convenios entre el maestre, y los dueños de la nao.

El fletador ha de pagar el flete quando las mercaderías llegaron ya al parage de su destino, y se pusieron en tierra; lo ha de pagar todo aunque por un accidente de fuerza mayor esten averiadas; ni le es permitido hacer abandono de ellas por el precio del flete, puesto que el maestre cumplió su obligacion de conceder el uso del navio, y á transportar las mercaderías. No faltan Autores que llevan lo contrario diciendo, que para el fletador lo mismo es, que hayan percido las mercaderías ó dexado de existir, que existir dañadas y de ningún valor: y á la manera que quando perecen no se debe exigir flete alguno, tampoco quando se averiaron ó dañaron, y se allana el fletador á hacer abandono de ellas. No es cierto que respecto del maestre sea lo mismo haber percido las mercaderías, y no haber por eso llegado á su destino, que haberse averiado ó dañado; en el primer caso, no hubo cabimiento á que el maestre pusiese

en ejecución el contrato, de llevar las mercancías al lugar á que debian ir: en el segundo sí, y lo cumplió; de consiguiente se le debe el flete. Este es el sentido del *núm. 31.* quando dice: "el capitan, ó maestre no podrá ser obligado á recibir en pago de sus fletes mercaderías algunas, que se le quieran dar por deterioradas ó corrompidas por vicio propio, ó por accidente de caso fortuito." Es verdad que en el mismo número se ordena: "pero si las mercaderías fuesen líquidas como son vinos, acyates, aguardientes, y otros licores sujetos á colarse en pipas que se hallen vacías en todo ó en la mayor parte, en este caso, los dueños, ó consignatarios de ellas podrán abandonarlas, si les pareciere, por el flete;" esto es en nuestro abono; porque si los licores que son el objeto principal del fletamento dexan de existir, mal pudo el maestre conducirlos á su destino, y desempeñar su obligacion; las vasijas, pipas ó toneles, que se pueden abandonar por el flete, no son sino lo accesorio del contrato. Si parte de las vasijas, toneles ó pipas están vacías, y parte llenas, podrá el fletador abandonar las vacías, y quedar libre del flete sin ser necesario hacer abandono de toda la partida; pues aunque en el fletamento se haya convenido una cantidad sola por el flete de todas, este flete, que es divisible, ha de partirse entre todas las barricas, y cada una debe su parte de flete; las vacías han de reputarse como si hubiesen percido, y el fletador quedar absuelto de la parte del flete que las corresponde. Procede esta doctrina, quando el trascuero fué por accidente de fuerza mayor; si sucedió por culpa ó descuido del maestre ó su gente, no hay obligacion á pagarle flete alguno, y habrá de satisfacer los perjuicios é intereses. Si el trascuero provino de falta ó vicio de las pipas, como esto es culpa y hecho ú omision del fletador debe pagar el flete por el uso que hizo del baxel, de que el maestre habria dispuesto á favor de otro fletador que se lo habria pagado.

Es evidente, como queda dicho que quando por hecho ó falta del maestre no llegaron las mercancías al lugar á donde debia llevarlas, no solamente no se debe flete alguno, sino que ha de responder de los daños, perjuicios é intereses. Si por un accidente de fuerza mayor, sin hecho ni culpa de su parte no se transportan al parage destinado; v. gr. por una interdicion de comercio sobrevenida antes de la partida del baxel, no se debe tampoco flete alguno *núm. 8.* *Straccha* en su *tratado de navibus*; *pág. 3. núm. 24.* dice, que quando las mercaderías perecieron en el viage: v. gr. en un naufragio, ó fueron robadas ú apresadas, se debe pagar el flete hasta el momento en que perecieron, apresaron ó robaron; y que el fletador puede repetir lo demas, si tenia pagado el todo de él. Esta es la interpretacion que dá á la *ley 14. §. 6. locat.* donde se dice *quum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur, rescriptum est ab Antonino Augusto ab eo vecturam repeterere, cum vehendi munere functus non sit. Quod in omnibus similiter est observandum.* Supone este Autor que la repetición del flete de que habla esta ley, era solo del que correspondia á la parte que restaba del viage, y no de todo el flete; así interpreta aquellas palabras *cum manere vehendi functus non sit.* La razon de derecho parece militar por este sentir; porque segun los principios de este contrato, quando un arrendatario no pudo por un accidente de fuerza mayor hacer uso de la cosa alquilada, queda libre para lo venidero; pero debe pagar alquiler