

Código de Comercio emitido por decreto de 6 de junio de 1853 y sus reformas, se encuentra vigente el LIBRO TERCERO: " DEL COMERCIO MARÍTIMO ", en tanto no se dicte la legislación correspondiente que lo modifique.

Ley No 104 del 06/06/1853

Código de Comercio (1853) Comercio Marítimo

LIBRO I LIBRO II

Artículo 1 a Artículo 529: Derogados.

LIBRO III DEL COMERCIO MARITIMO TITULO I DE LAS NAVES

Artículo 530.- Propiedad y expedición

La propiedad de las naves mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que por las leyes comunes de la República tenga capacidad para adquirir; pero la expedición de ellas aparejadas, equipadas y armadas, ha de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero.

Abanderamiento de barcos.

Sobre abanderamiento de barcos, véanse las Leyes No. 12 de 22 de octubre de 1941, y No. 2295 de 22 de noviembre de 1958.

Artículo 531.- Modo de adquirirlas

Las naves se adquieren por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales.

Artículo 532.- Requisitos del traslado de dominio

Toda traslación de dominio de una nave, cualquiera que sea el modo en que se haga, ha de constar por escritura pública.

Artículo 533.- Prescripción adquisitiva

La posesión de la nave sin el título de adquisición no atribuye la propiedad al poseedor si no ha sido continua por espacio de treinta años.

El capitán no puede adquirir la propiedad de la nave por prescripción.

Artículo 534.- Construcción; aparejo

En la construcción de las naves serán libres los constructores de obrar en la forma que crean más conveniente para sus intereses; pero no podrán aparejarse sin que se haga constar por una visita de peritos nombrados por la autoridad competente, que se hallan en buen estado para la navegación.

Artículo 535.- Disposiciones aplicables

Sobre la matrícula de las naves construidas de nuevo, o adquiridas por cualquier título legal, las solemnidades con que deben hacerse las escrituras, los requisitos que han de cumplirse por parte de los propietarios antes de ponerlas en navegación, así como sobre su equipo, tripulación y armamento, se observarán las disposiciones de la ordenanza vigente de las matrículas de mar, o cualquier otra que se diere en lo sucesivo.

Artículo 536.- Adquisición de buques extranjeros; requisitos

Es lícita a los costarricenses la adquisición de buques de construcción extranjera, y podrán navegar con ellos con los mismos derechos y franquicias que si siempre hubieran sido nacionales, con tal que no medie en el contrato de su adquisición reserva fraudulenta, so pena de confiscación de la nave si se faltase a esta condición, y que se observen además las formalidades que están dispuestas por la misma ordenanza de matrícula de mar.

Artículo 537.- Comercio entre puertos costarricenses

El comercio de un puerto de Costa Rica a otro puerto de la misma República, se hará exclusivamente en buques de la matrícula de Costa Rica, salvas las excepciones hechas o que se hicieren en los tratados de comercio con las potencias extranjeras.

Artículo 538.- Enajenación

Las naves pueden enajenarse libremente por sus propietarios, cuando les acomodare.

Artículo 539.- Venta de la nave por capitanes o maestros; inutilización durante el viaje

Los capitanes o maestros de las naves no están autorizados por razón de sus oficios a venderlas, y para hacerlo válidamente se les ha de haber conferido al efecto poder especial y suficiente por el propietario: mas si estando la nave en viaje se inutilizare para la navegación, acudirá su capitán o maestro ante el tribunal de comercio, o caso de no haberlo, ante el Juez ordinario del puerto donde hiciere su primera arribada; y el tribunal, constando en forma suficiente el daño de la nave, y que no puede ser rehabilitada para continuar su viaje, decretará la venta en pública subasta, y con todas las solemnidades que se establecen en el artículo 554.

Artículo 540.- Bienes que comprende la venta

En la venta de la nave se entienden siempre comprendidos, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes a ella, que se hallen a la sazón bajo el dominio del vendedor, a menos que no se haga pacto expreso en contrario.

Artículo 541.- Venta de una nave en viaje; propiedad de los fletes

Si se enajenare una nave que se hallase a la sazón en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje desde que recibió su último cargamento.

Pero si al tiempo de hacerse la enajenación hubiere llegado la nave al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor, sin perjuicio de que tanto en uno como en otro caso puedan los interesados hacer sobre la materia las convenciones que tengan a bien.

Artículo 542.- Venta judicial; créditos privilegiados

Cuando las naves sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes, por el orden con que se designan:

- 1) Los créditos de la Hacienda Nacional, si hubiere alguno contra la nave;
- 2) Las costas judiciales del procedimiento de ejecución y venta de la nave;
- 3) Los derechos de pilotaje, toneladas, ancoraje y demás de puerto;
- 4) Los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcación, y cualquier otro gasto causado en su conservación desde su entrada en el puerto hasta su venta;

- 5) El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave;
- 6) Los empeños y sueldos que se deban al capitán y tripulación de la nave en su último viaje;
- 7) Las deudas inexcusables que en el último viaje haya contraído el capitán en utilidad de la nave, en cuya clase se comprende el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto;
- 8) Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construcción de la nave, cuando no hubiere hecho viaje alguno, y si hubiese navegado, la parte del precio que aún no esté satisfecha a su último vendedor y las deudas que se hubieren contraído para repararla, aparejarla y aprovisionarla para el último viaje;
- 9) Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto antes de la última salida de la nave;
- 10) El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave;
- 11) La indemnización que se deba a los cargadores por valor de los géneros cargados en la nave, que no se hubieren entregado a los consignatarios, y la indemnización que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave.

Insuficiencia del producto de la venta; división a prorrata

Artículo 543.- En caso de no ser suficiente el producto de la venta de la nave para pagar a todos los acreedores de un mismo grado, se dividirá entre éstos, a prorrata del importe de sus respectivos créditos, la cantidad que corresponda a la masa de ellos, después de haber quedado cubiertos por entero los de las clases preferentes, según el orden detallado.

Artículo 544.- Requisitos para que los créditos gocen de preferencia

Para gozar de la preferencia que en su respectivo grado se marca a los créditos de que hace mención el artículo 542, se han de justificar éstos en la forma siguiente:

Los créditos de la Hacienda Nacional, por certificaciones de los contadores de rentas nacionales;

Las costas judiciales, por tasaciones hechas con arreglo a derecho y aprobadas por el tribunal competente;

Los derechos de tonelada, ancoraje y demás de puerto, por certificaciones detalladas de los jefes respectivos de la recaudación de cada uno de ellos;

Los salarios y gastos de conservación del buque y sus pertrechos, por decisión formal del tribunal de comercio que hubiere autorizado o aprobado después dichos gastos;

Los empeños y sueldos del capitán y tripulación, por liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón de la nave, aprobada por el capitán del puerto;

Las deudas contraídas para cubrir las urgencias de la nave y su tripulación durante el último viaje, y las que resulten contra la nave por haberse vendido efectos del cargamento, se examinarán y calificarán por el tribunal de comercio en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones, que presente el capitán, de las necesidades que dieron lugar a contraer aquellas obligaciones;

Los créditos procedentes de la construcción o venta del buque, por las escrituras otorgadas a su debido tiempo con las solemnidades que prescribe la ordenanza de matrículas;

Las provisiones para el apresto, aparejos y vituallas de la nave, por facturas de los proveedores con el recibo a su pie del capitán y el visto bueno del naviero, con tal que se hayan protocolado duplicados exactos de las mismas facturas en la escribanía de marina del puerto de donde proceda la nave antes de su salida, o lo más tarde en los ocho días siguientes e inmediatos a ella;

Los préstamos a la gruesa, por los contratos otorgados según derecho;
Los premios de seguros, por las pólizas y certificaciones de los que intervinieron en ellos;
Y los créditos de los cargadores por defecto de entrega del cargamento o averías ocurridas en él, por sentencia judicial o arbitral.

Artículo 545.- Derechos de los acreedores privilegiados

Los acreedores por cualquiera de los títulos mencionados en el artículo 542 conservarán su derecho expedito contra la nave, aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se hizo la venta, y sesenta días después que se hizo a la vela, despachada a nombre y por cuenta del nuevo propietario.

Artículo 546.- Venta con intervención judicial; extinción de la responsabilidad

Si la venta se hiciere en pública subasta y con intervención de la autoridad judicial bajo las formalidades prescritas en el artículo 554, se extingue toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta.

Artículo 547.- Venta de una nave estando en viaje; derechos de los acreedores

Si se vendiere una nave estando en viaje, conservarán sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores, hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculada, y seis meses después.

Artículo 548.- Embargo y venta judicial

Mientras dura la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el artículo 542, puede ser embargada a instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma en cualquier puerto donde se halle; y se procederá a su venta judicialmente con audiencia y citación del capitán en caso de hallarse ausente el naviero.

Artículo 549.- Requisitos para la detención o embargo

Por cualquier otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio.

Artículo 550.- Condiciones en que la nave no puede ser embargada; excepciones; fianza

Ninguna nave cargada y despachada para hacer viaje puede ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquier naturaleza que éstas sean, sino por las que se hayan contraído para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje, y no anteriormente; y aun en este caso cesarán los efectos del embargo si cualquier interesado en la expedición diere fianza suficiente de que la nave regresará al puerto en el tiempo prefijado en la patente, o que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque sea fortuito, satisfará la deuda en cuanto sea legítima.

Artículo 551.- Embargo de naves extranjeras

Las naves extranjeras surtas en los puertos de la República no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio de la República, y en utilidad de las mismas naves.

Artículo 552.- Deudas particulares de un copartícipe en la nave; embargo

Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave, no podrá ser ésta detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá a la porción que en ella tenga el deudor, y no causará estorbo a su navegación.

Artículo 553.- Inventario de aparejos y pertrechos

Siempre que se haga embargo de una nave, se inventariarán

detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave.

Artículo 554.- Requisitos para el remate

Ninguna nave puede rematarse en venta judicial, sin que haya sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anuncie la venta, y pregonándose por término de tres horas en cada uno de los días primero, diez, veinte y treinta de la subasta.

Los carteles se fijarán en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se haga la venta, y en la capital del departamento de marina a que aquél corresponda; y tanto en uno como en otro punto se fijará un cartel en la entrada de la capitanía del puerto. La venta se anunciará también en todos los diarios que se publiquen en la República, y se hará constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades prescritas.

En el remate se procederá con las solemnidades y en la forma que está dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales.

Artículo 555.- Dudas o cuestiones entre los copartícipes de una nave

Las dudas o cuestiones que puedan sobrevenir entre los copartícipes de una nave sobre las cosas de interés común, se resolverán por la mayoría, la cual se constituye por las partes de propiedad en la nave que formen más de la mitad de su valor. La misma regla se observará para determinar la venta de la nave aun cuando la repugnen algunos de sus partícipes.

Artículo 556.- Derecho preferencial de los propietarios en el fletamento de la nave

Los Propietarios de la nave tendrán preferencia en el fletamento de ella a precio y condiciones iguales sobre los que no lo sean; y si concurriesen a reclamar este derecho para un mismo viaje dos o más partícipes, tendrá la preferencia el que tenga más interés en la nave; y entre partícipes que tengan igual interés en ella, se sorteará el que haya de ser preferido.

Artículo 557.- Alcance del derecho preferencial de los partícipes de la nave

La preferencia que se declara en el artículo anterior a los partícipes de la nave, no les autorizará para exigir que se varíe el destino que por disposición de la mayoría se haya prefijado para el viaje.

Artículo 558.- Derecho de tanteo

También gozarán los partícipes del derecho de tanteo, sobre la venta que alguno de ellos pretenda hacer de su porción respectiva, proponiéndolo en el término preciso de los tres días siguientes a la celebración de la venta, y consignando en el acto el precio de ella.

Artículo 559.- Forma de precaverse contra el derecho de tanteo

El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo, haciendo saber la venta que tenga concertada a cada uno de sus copartícipes; y

si dentro del mismo término de tres días no la tanteasen, no tendrán derecho a hacerlo después de celebrada.

Artículo 560.- Reparaciones; cuota de cada partícipe; derechos del que suple la parte correspondiente a otro

Cuando la nave necesite reparación, será suficiente que uno solo de los partícipes exija que se haga, para que todos estén obligados a proveer de fondos suficientes para que se verifique; y si alguno no lo hiciera en el término de los quince días siguientes al en que sea requerido judicialmente para ello, y todos o algunos de los demás los supliese, tendrá derecho el que haga este suplemento a que se le transfiera el dominio de la parte que correspondía al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que a ésta correspondiese antes de hacerse la reparación.

El justiprecio se hará antes que se dé principio a la reparación, por peritos nombrados por ambas partes, o de oficio por el Juez, en caso de que alguna deje de verificarlo.

Artículo 561.- Naturaleza mueble de las naves

Para todos los efectos del derecho sobre que no se haya hecho modificación o restricción por las leyes de este Código [este capítulo], seguirán las naves su condición de bienes muebles.

TITULO II DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARITIMO

Sección I

De los Navieros

Artículo 562.- Requisitos

No puede ser naviero el que no tenga la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio.

Artículo 563.- Inscripción en la matrícula de comercio

Todos los navieros se han de inscribir necesariamente en la matrícula de comercio de su provincia, y sin este requisito no se habilitarán sus naves para la navegación.

Artículo 564.- Facultades del naviero; obligaciones del capitán o maestre

Al naviero pertenece privativamente hacer todos los contratos respectivos a la nave, su administración, fletamento y viajes, y el capitán o maestre de la nave deben arreglarse a las instrucciones y órdenes que reciban del mismo, quedando responsables de cuanto hagan en contravención de ellas.

Artículo 565.- Nombramiento y ajuste del capitán

También corresponde al naviero hacer el nombramiento y ajuste del capitán; pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos los partícipes.

Artículo 566.- Derecho del naviero para ser capitán o maestre

Pueden los navieros desempeñar, por sí mismos los oficios de capitán o maestre de sus naves, sin que lo estorbe la repugnancia de

ningún copropietario, a menos que no sea matriculado, cuya cualidad le dará la preferencia. En caso de concurrir a solicitarlo dos copropietarios que sean ambos matriculados, se preferirá al que tenga más interés en el buque; y si ambos tuviesen igual porción en él, se sorteará el que haya de serlo.

Artículo 567.- Responsabilidad por obligaciones contraídas por el capitán

El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contrae el capitán de su nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla; y no puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se excedió de sus facultades u obró contra sus órdenes e instrucciones, siempre que el acreedor justifique que la cantidad que reclama se invirtió en beneficio de la nave.

Artículo 568.- Indemnizaciones en favor de terceros

También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero a que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias, y los fletes que haya devengado en el viaje.

Artículo 569.- Actos del capitán que no implican responsabilidad del naviero

No es responsable el naviero de ningún contrato que haga el capitán en su provecho particular, aunque se sirva de la nave para su cumplimiento;

Ni de las obligaciones que haya contraído fuera de los límites de sus atribuciones sin una autorización especial;

Ni de las que no se hayan formalizado con las solemnidades prescritas por las leyes, como condiciones esenciales para su validación.

Artículo 570.- Excesos del capitán y la tripulación

Tampoco tiene responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y tripulación; y sólo habrá lugar por razón de ellos a proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpados.

Artículo 571.- Suplementos en beneficio de la nave hechos por el capitán

El naviero indemnizará al capitán de todos los suplementos que haya hecho en utilidad de la nave con fondos propios o ajenos, siempre que haya obrado con arreglo a sus instrucciones, o en uso de las facultades que legítimamente le competen.

Artículo 572.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 de 27 de agosto de 1943).

Artículo 573.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 de 27 de agosto de 1943).

Artículo 574.- Contrato por tiempo o viaje determinado; causas justas de despido

Cuando los ajustes del capitán e individuos de la tripulación con el naviero tengan tiempo o viaje determinado, no podrán aquéllos ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, hurto, embriaguez habitual, o perjuicio causado al buque o su cargamento por dolo o negligencia manifiesta o probada.

Artículo 575.- Capitán copropietario del buque; despido

Siendo copropietario del buque el capitán de la nave, no puede ser despedido sin que el naviero le reintegre el valor de su porción social, que en defecto de convenio de las partes se estimará por peritos nombrados por ellas mismas, o de oficio, si no lo verificaren.

Artículo 576.- Mando de la nave mediante pacto social

Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial del acta de sociedad, no se le podrá privar de su cargo sin causa grave.

Artículo 577.- Carga admisible

El naviero no podrá contratar ni admitir más carga de la que corresponda a la cavidad que esté detallada a su nave en la matrícula; y si lo hiciere, será responsable de los perjuicios que se sigan a los cargadores.

Artículo 578.- Sobrecarga; indemnización a los perjudicados

Si un naviero contratare más carga de la que debe llevar su nave atendida su cavidad, indemnizará a los cargadores, a quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hayan sobrevenido.

Artículo 579.- Caducidad del contrato entre naviero y capitán; indemnización

Todo contrato entre el naviero y el capitán caduca, en caso de venderse la nave, reservándose a éste su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos hechos con el naviero.

La nave vendida queda obligada a la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la repetición contra el vendedor, resultare éste insolvente.

Sección II

De los Capitanes

Artículo 580.- Requisitos para serlo; extranjeros

El capitán de la nave ha de ser persona idónea para contratar y obligarse.

Los extranjeros para tomar el mando de una nave, deben además prestar fianza equivalente a la mitad, cuando menos, del valor de la nave que capitaneen.

Artículo 581.- Disposiciones aplicables

En cuanto a la pericia que ha de tener el capitán en el arte de la navegación, su examen, y demás requisitos necesarios para ejercer este

cargo, se estará a lo que prescriben las ordenanzas de matrícula de gentes de mar.

Artículo 582.- Naviero sin patente de capitán; obligaciones

El naviero que se reserve ejercer la capitanía de su nave, y no tenga la patente de capitán con arreglo a dichas ordenanzas, se limitará a la administración económica de ella, valiéndose para cuanto diga orden a la navegación, de un capitán aprobado y autorizado en los términos que aquellas previenen.

Artículo 583.- Fianza

El capitán que sea natural de la República estará o no obligado a dar fianzas, según lo que sobre ello contrate con el naviero; y si éste le relevase de darlas, no se le podrán exigir por otra persona.

Artículo 584.- Jefatura de la nave

El capitán es el jefe de la nave a quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de ella.

Artículo 585.- Elección de la tripulación

Toca al capitán proponer al naviero las personas del equipaje de la nave, y éste tiene el derecho de elegir definitivamente las que hayan de tripularla; pero no podrá obligar al capitán a recibir en su equipaje persona alguna que no sea de su contento y satisfacción.

Artículo 586.- Imposición de penas correccionales

Con respecto a la facultad que compete al capitán para imponer penas correccionales contra los que perturben el orden en la nave, cometan faltas de disciplina o dejen de hacer el servicio que les compete, se observará lo que previenen los reglamentos de la marina.

Artículo 587.- Contrato de fletamentos por parte del capitán

No estando presentes el naviero ni el consignatario de la nave, está autorizado el capitán para contratar por sí los fletamentos bajo las instrucciones que tenga recibidas, y procurando con la mayor solicitud y esmero el fomento y prosperidad de los intereses del naviero.

Artículo 588.- Mantenimiento de la nave

El capitán tomará por sí las disposiciones convenientes para mantener la nave pertrechada, provista y municionada, comprando a este efecto lo que considere de absoluta necesidad, siempre que las circunstancias no le permitan solicitar previamente las instrucciones del naviero.

Artículo 589.- Reparaciones, en casos urgentes

En casos urgentes, durante la navegación, puede el capitán disponer las reparaciones en la nave y en sus pertrechos que sean absolutamente precisas, para que pueda continuar y acabar su viaje, con tal que si llegare a puerto donde haya consignatario de la misma nave, obre con acuerdo de éste.

Fuera de este caso no tiene facultad para disponer por sí obras de reparación, ni otro gasto alguno para habilitar la nave, sin que el

naviero consienta la obra y apruebe el presupuesto de su costo.

Artículo 590.- Falta de fondos para las reparaciones, rehabilitación y aprovisionamiento

Cuando el capitán se halle sin fondos pertenecientes a la nave o a sus propietarios para costear las reparaciones, rehabilitación y aprovisionamiento que puedan necesitarse, en caso de arribada, acudirá a los corresponsales del naviero, si se encontraren en el mismo puerto; y en su defecto a los interesados en la carga; y si por ninguno de estos medios pudiese procurarse los fondos que necesitare, está autorizado para tomarlos a riesgo marítimo u obligación a la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, con previa licencia del tribunal de comercio del puerto donde se halle, siendo territorio de la república; y en país extranjero del cónsul, si lo hubiere, o no habiéndolo, de la autoridad que conozca de los asuntos mercantiles.

No surtiendo efecto este arbitrio, podrá echar mano de la parte del cargamento que baste para cubrir las necesidades que sean de absoluta urgencia y perentoriedad, vendiéndola con la misma autorización judicial y en subasta pública.

Artículo 591.- Detención del capitán por deudas

Estando ya la nave despachada para hacerse a la vela, no puede ser detenido por deudas el capitán, a menos que éstas procedan de efectos suministrados para aquel mismo viaje, en cuyo caso se le admitirá también la fianza prevenida en el artículo 550.

Esta disposición tendrá lugar con todos los demás individuos de la tripulación.

Artículo 592.- Libros; datos que deben anotarse

Los capitanes tienen obligación de llevar asiento formal de todo lo concerniente a la administración de la nave y ocurrencias de la navegación en tres libros encuadernados y foliados, cuyas fojas se rubricarán por el capitán del puerto de la matrícula de su barco.

En el primero, que se titulará de cargamentos, se anotará la entrada y salida de todas las mercaderías que se carguen en la nave, con expresión de las marcas y números de los bultos, nombres de cargadores y consignatarios, puertos de carga y de descarga, y fletes que devengaren.

En este mismo libro se sentarán también los nombres, procedencia y destino de todos los pasajeros que viajen en la nave.

En el segundo, con el título de cuenta y razón, se llevará la de los intereses de la nave, anotando artículo por artículo lo que reciba el capitán y lo que expenda por reparaciones, aprestos, vituallas, salarios y demás gastos que se ocasionen de cualquier clase que sean, sentándose en el mismo libro los nombres, apellidos y domicilio de toda la tripulación; sus sueldos respectivos, cantidades que perciban por razón de ellos, y las consignaciones que dejen hechas para sus familias.

En el tercero, que se nombrará diario de navegación, se anotarán día por día todos los acontecimientos del viaje, y las resoluciones

sobre la nave o el cargamento que exijan el acuerdo de los oficiales de ella.

Artículo 593.- Muerte de algún pasajero o individuo del equipaje; inventario y custodia de sus bienes

Si durante la navegación muriese algún pasajero o individuo del equipaje, pondrá el capitán en buena custodia todos los papeles y pertenencias del difunto, formando un inventario exacto de todo ello con asistencia de los testigos, que serán algunos de los pasajeros, si los hubiere, o en su defecto individuos de la tripulación.

Artículo 594.- Reconocimiento del estado de la nave; anotación en el libro de resoluciones

Antes de poner la nave a la carga se hará un reconocimiento prolijo de su estado por el capitán y oficiales de ella, y dos maestros de carpintería y calafatería; y hallándola segura para emprender la navegación a que se le destine, se extenderá por acuerdo en el libro de resoluciones; y en el caso contrario se suspenderá el viaje hasta que se hagan las reparaciones convenientes.

Artículo 595.- Entrada y salida de los puertos y Ríos; obligación de pernoctar en la nave

En ningún caso desamparará el capitán la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos.

Estando en viaje, no pernoctará fuera de ella sino por ocupación grave que proceda de su oficio, y no de sus negocios propios.

Artículo 596.- Presentación ante el Cónsul de la República; informe

El capitán que llegue a un puerto extranjero, se presentará al Cónsul de la República en las veinte y cuatro horas siguientes a haberle dado plática, y hará declaración ante él mismo del nombre, matrícula, procedencia y destino de su buque, de las mercaderías que componen su carga y de las causas de su arribada, recogiendo certificación que acredite haberlo así verificado, y la época de su arribo y de su partida; y en caso de no haber Cónsul de la República, se presentará ante cualquiera de los de la América antes española, dando la preferencia a aquel con cuyo gobierno se hayan celebrado tratados de comercio y amistad, o tengan mejores relaciones con el de la República.

Artículo 597.- Arribada en territorio de la República; presentación ante el capitán del puerto

Cuando un capitán tome puerto por arribada en territorio de la República, se presentará inmediatamente que salte en tierra al capitán del puerto, y declarará las causas de la arribada. La misma autoridad hallándolas ciertas y suficientes, le dará certificación para guarda de su derecho.

Artículo 598.- Naufragio; prueba

El capitán que habiendo naufragado su nave se salvare solo o con parte de la tripulación se presentará a la autoridad más inmediata y hará relación jurada del suceso.

Esta se comprobará por las declaraciones que mediante juramento

darán los individuos de la tripulación, y pasajeros que se hubieren salvado, y el expediente original se entregará al mismo capitán para guarda de su derecho.

Si las declaraciones de la tripulación y pasajeros no se conformaren con la del capitán, no hará fe en juicio la de éste, y en ambos casos queda reservada a los interesados la prueba en contrario.

Artículo 599.- Falta de provisiones antes de llegar a puerto

Cuando se hubieren consumido las provisiones comunes de la nave antes de llegar a puerto, podrá el capitán, de acuerdo con los demás oficiales de ésta, obligar a los que tengan víveres por su cuenta particular a que los entreguen para el consumo común de todos los que se hallen a bordo, abonando su importe en el acto, o a lo más tarde en el primer puerto donde arribe.

Artículo 600.- Cargas por cuenta particular.

No puede el capitán cargar en la nave mercadería alguna por su cuenta particular sin permiso del naviero, ni permitirá que lo haga sin el mismo consentimiento individuo alguno de la tripulación.

Artículo 601.- Pactos prohibidos con los cargadores

Tampoco puede el capitán hacer pacto alguno público ni secreto con los cargadores que ceda en beneficio particular suyo, sino que todo cuanto produzca la nave bajo cualquier título que sea ha de entrar en el acervo común de los partícipes en los productos.

Artículo 602.- Negocios prohibidos al capitán que navegue a flete común o al tercio

El capitán que navegue a flete común o al tercio no puede hacer de su propia cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, pertenecerá la utilidad que resulte a los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

Artículo 603.- Sanciones al capitán por falta de cumplimiento de sus obligaciones

El capitán que habiéndose concertado para un viaje dejare de cumplir su empeño, sea porque no emprenda el viaje, o sea abandonando la nave durante él, además de indemnizar al naviero y cargadores todos los perjuicios que les sobrevengan por ello, quedará inhábil perpetuamente para volver a capitanear nave alguna.

Sólo será excusable, si le sobreviniere algún impedimento físico o moral que le impida cumplir su empeño.

Artículo 604.- Prohibición de hacerse sustituir; sanciones

No es permitido al capitán hacerse sustituir por otra persona en el desempeño de su cargo sin consentimiento del naviero; y si lo hiciere, queda responsable de todas las gestiones del sustituto, y el naviero podrá deponer a éstos y al que lo nombró, exigiéndole las indemnizaciones a que se haya hecho responsable con arreglo al artículo anterior.

Artículo 605.- Informes al naviero

Desde todo puerto donde el capitán cargue la nave, debe remitir al

naviero un estado exacto de los efectos que ha cargado, nombres y domicilios de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades tomadas a la gruesa. En el caso de no encontrar medios de dar este aviso en el puerto donde reciba la carga, lo verificará en el primero adonde arribe en que haya facilidad para ello.

Artículo 606.- Noticia del arribo al puerto de destino

También dará el capitán noticia puntual al naviero de su arribo al puerto de su destino, aprovechando el primer correo u otra ocasión más pronta, si la hubiere.

Artículo 607.- Accidentes; imposibilidad de salvar la nave; abandono

Cuando por cualquier accidente de mar perdiere el capitán toda esperanza de poder salvar la nave y se crea en el caso de abandonarla, oirá sobre ello a los demás oficiales de la nave, y se estará a lo que decida la mayoría, teniendo el capitán voto de calidad.

Artículo 608.- Bienes que tienen prioridad en el salvamento

Pudiendo salvarse en el bote, procurará llevar consigo lo más precioso del cargamento, recogiendo indispensablemente los libros de la nave siempre que haya posibilidad de hacerlo. Si los efectos salvados se perdieren antes de llegar a buen puerto, no se le hará cargo alguno por ello, justificando en el primero adonde arribe que la pérdida procedió de caso fortuito inevitable.

Artículo 609.- Hipoteca y empeño de la nave

No puede el capitán tomar dinero a la gruesa ni hipotecar la nave para sus propias negociaciones.

Siendo copartícipe en el casco y aparejos, puede empeñar su porción particular, siempre que no haya tomado antes gruesa alguna sobre la totalidad de la nave, ni exista otro género de empeño o hipoteca a cargo de ésta.

En la póliza del dinero que tomare el capitán copropietario en la forma sobredicha, expresará necesariamente cuál es la porción de su propiedad sobre que funda la hipoteca expresa.

En caso de contravención a este artículo será de cargo privativo del capitán el pago del principal y costas, y podrá el naviero deponerlo de su empleo.

Artículo 610.- Adaptación de la nave para navegar y recibir la carga

El capitán, luego que se haya fletado la nave, debe ponerla franca de quilla y costados, apta para navegar y recibir la carga en el término pactado con el fletador.

Artículo 611.- Prohibición de recibir carga de persona que no sea el fletador

Estando la nave fletada por entero no puede el capitán recibir carga de otra persona sin anuencia expresa del fletador; y sí lo hiciere, podrá éste obligarle a desembarcarla, y exigirle los perjuicios que se le hayan seguido.

Artículo 612.- Carga sobre la cubierta del buque

No permitirá el capitán que se ponga carga sobre la cubierta del

buque sin que consientan en ello todos los cargadores, el mismo naviero y los oficiales de la nave; y será bastante que cualquiera de estas partes lo resista, para que no se verifique, aunque las demás lo consientan.

Artículo 613.- Contratas sobre fletes; obligaciones del capitán
Las obligaciones impuestas a los navieros por los artículos 577 y 578 son extensivas a los capitanes en las contratas que hagan sobre fletes.

Artículo 614.- Permanencia en la nave durante la carga
Es obligación del capitán mantenerse en su nave con toda su tripulación mientras ésta se esté cargando.

Artículo 615.- Obligación de recibir la carga y hacer el viaje
Después de haberse fletado la nave para puerto determinado, no puede el capitán dejar de recibir la carga y hacer el viaje convenido, si no sobreviene peste, guerra o estorsión en la misma nave, que impidan legítimamente emprender la navegación.

Artículo 616.- Sustracción violenta de efectos de la nave o de la carga
Cuando por violencia extrajere algún corsario efectos de la nave o de su carga, o el capitán se viere en la necesidad de entregárselos, formalizará su asiento en el libro, y justificará el hecho en el primer puerto adonde arribe.

Es de cargo del capitán resistir la entrega o reducirla a lo menos posible en cantidad y calidad de los efectos que se le exijan por todos los medios que permita la prudencia.

Artículo 617.- Daño o avería en la carga
El capitán que corriere temporal, o considere que hay daño o avería en la carga, hará su protesta en el primer puerto adonde arribe dentro de las veinte y cuatro horas siguientes a su arribo, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al de su destino, procediendo en seguida a la justificación de los hechos; y hasta quedar evacuada no podrá abrir las escotillas.

Artículo 618.- Prohibición de tomar dinero a la gruesa sobre el cargamento

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

Artículo 619.- Entrega del cargamento

Luego que el capitán llegue al puerto de su destino, y obtenga los permisos necesarios de las oficinas de marina y aduana nacional, hará entrega de su cargamento a los respectivos consignatarios sin desfalco, bajo su responsabilidad personal y la del buque, sus aparejos y fletes.

Artículo 620.- Creces y aumentos de la carga; propiedad
Las creces y aumentos que tenga la carga durante su estancia en la nave, pertenecen al propietario.

Artículo 621.- Ausencia del consignatario o del portador legítimo
Cuando por ausencia del consignatario, o por no presentarse portador legítimo de los conocimientos a la orden, ignorare el capitán

a quién haya de hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá a disposición del tribunal de comercio, o en defecto de haberlo, de la autoridad judicial local, para que provea lo conveniente a su depósito, conservación y seguridad.

Artículo 622.- Asiento formal de los géneros que se entregan

El capitán llevará un asiento formal de los géneros que entrega con sus marcas y números, y expresión de la cantidad, si se pesaren o midieren, y lo trasladará al libro de cargamentos.

Artículo 623.- Responsabilidad civil y penal del capitán

El capitán es responsable civilmente de todos los daños que sobrevengan a la nave y su cargamento por impericia o descuido de su parte.

Si estos daños, procedieren de haber obrado con dolo, además de aquella responsabilidad será procesado criminalmente y castigado con las penas prescritas en las leyes criminales.

Artículo 624.- Condena por actuar dolosamente; inhabilitación

El capitán que haya sido condenado por haber obrado con dolo en sus funciones, quedará inhabilitado para obtener cargo alguno en las naves.

Artículo 625.- Cambio de rumbo o dirección

No se admitirá excepción alguna en descargo de su responsabilidad al capitán que hubiere tomado derrota contraria a la que debía, o variado de rumbo sin justa causa, a juicio de la junta de oficiales de la nave, con asistencia de los cargadores o sobrecargos que se hallaren a bordo.

Artículo 626.- Responsabilidad por sustracciones y latrocinios cometidos por la tripulación; pérdidas, multas y confiscaciones

El capitán es responsable también civilmente de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación de la nave, salva su repetición contra los culpados.

Asimismo lo es de las pérdidas, multas y confiscaciones que ocurran por contravenciones a las leyes y reglamentos de aduanas o de policía de los puertos, y de los que se causen por las discordias que se susciten en el buque, o por las faltas que cometa la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó con tiempo de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas, impedir las y corregirlas.

Artículo 627.- Perjuicios por los que responde el capitán

Serán también de cargo del capitán los perjuicios que resulten por la inobservancia de los artículos 588, 594, 595, 600, 612 y 614.

Artículo 628.- Duración de la responsabilidad sobre el cargamento

La responsabilidad del capitán sobre el cargamento comienza desde que se le hace la entrega de él en la orilla del agua, o en el muelle del puerto donde se carga, hasta que lo pone en la orilla o muelle del puerto de la descarga, si otra cosa no se hubiere pactado expresamente, o si no hubiere quedado de cuenta del cargador entregar la carga a bordo, o recibirla del mismo modo.

Artículo 629.- Daños por fuerza mayor o caso fortuito

No tiene responsabilidad alguna el capitán de los daños que sobrevienen al buque ni su cargamento por fuerza mayor insuperable o caso fortuito que no pudo evitarse.

Artículo 630.- Entrada en puerto distinto del de destino

Ningún capitán puede entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, sino en los casos y bajo las formalidades que se previenen en los artículos 907 y 908.

Si contraviniere a estos artículos, o si la arribada procediere de culpa, negligencia o impericia del capitán, será responsable de los gastos y perjuicios que en ella se causen al naviero y a los cargadores.

Artículo 631.- Hurto

El capitán que tome dinero sobre el casco y aparejos del buque, que empeñe o venda mercaderías o provisiones, fuera de los casos y sin las formalidades que van prevenidas, y el que cometa fraude en sus cuentas, además de reembolsar la cantidad defraudada, será castigado como reo de hurto.

Artículo 632.- Obligaciones que deben cumplir los capitanes

Los capitanes cumplirán además de las obligaciones prescritas en este Código [este capítulo], las que les estén impuestas por los reglamentos de marina y aduanas.

Artículo 633.- Obligaciones contraídas para la reparación, habilitación y aprovisionamiento de la nave

Las obligaciones que el capitán contrae para atender a la reparación, habilitación y aprovisionamiento de la nave, recaen sobre el naviero, y no le constituyen personalmente responsable a su cumplimiento, a menos que no comprometa expresamente su responsabilidad personal, o suscriba letra de cambio o pagaré a su nombre.

Sección III

De los Oficiales y Equipaje de la Nave

Artículo 634.- Requisitos para ser piloto, contraemaestre u oficial

Ninguno podrá ser piloto, contraemaestre, ni oficial de nave mercante bajo cualquier denominación que sea, sin haber obtenido la habilitación y autorización que previenen las ordenanzas de matrículas de mar, y cualquier contrato hecho por un naviero o capitán para oficiales de mar con persona que carezca de dicha autorización, será nulo e ineficaz con respecto a ambas partes.

Artículo 635.- Elección de pilotos, contraemaestres y oficiales

Entre las personas que tengan la autorización conveniente para ejercer los oficios que designa el artículo precedente, elegirá el naviero la que sea de su agrado, sin que por autoridad alguna se le pueda obligar a que la elección recaiga en sujeto determinado, salvo lo que se ha prevenido en el artículo 585 con respecto a la intervención que debe tener el capitán de la nave en estos nombramientos.

Artículo 636.- Muerte, ausencia o enfermedad del capitán; reemplazo

Por muerte, ausencia o enfermedad del capitán recae el mando y gobierno de la nave en el piloto, mientras que el naviero provee de

persona que le reemplace; y a su consecuencia tendrá la misma responsabilidad que el capitán en el cumplimiento de las obligaciones que a éste corresponden.

Artículo 637.- Obligaciones del piloto; cartas de navegación e instrumentos necesarios.

El piloto debe ir provisto de las cartas de navegación e instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo, y responde de los accidentes a que dé lugar su omisión en esta parte.

Artículo 638.- Cambio de rumbo; oposición del capitán

Para mudar de rumbo ha de obrar el piloto con acuerdo del capitán; y si éste se opusiere a que tome el que convenga al buen viaje de la nave, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar; y en caso de insistir el capitán en su resolución, extenderá el piloto la conveniente protesta en el libro de navegación, sin dejar de obedecer al capitán, a cuyo perjuicio vendrán las resultas de su mala disposición.

Artículo 639.- Libro que deben llevar los pilotos; anotaciones

Los pilotos llevarán particularmente por sí un libro en que anotarán diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgaren hallarse; los encuentros que tuvieren de otras naves, y todas las particularidades útiles que observen durante la navegación.

Artículo 640.- Varamiento o naufragio de la nave; responsabilidad

Si por impericia y descuido del piloto varase o naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que se causen a ésta y al cargamento.

Si el daño procediese de haber obrado con dolo, será procesado criminalmente, y castigado según derecho; quedando inhabilitado para volver a ejercer las funciones de piloto en ningún otro buque.

La responsabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el capitán en los mismos casos según el artículo 622.

Artículo 641.- Imposibilidad o inhabilitación del capitán y piloto; reemplazo

Por imposibilidad o inhabilitación del capitán y del piloto, sucede el contra maestre en el mando y responsabilidad de la nave.

Artículo 642.- Obligaciones del contra maestre

Es de cargo del contra maestre vigilar sobre la conservación de los aparejos de la nave y proponer al capitán las reparaciones que crea necesarias.

Artículo 643.- Otras obligaciones

También corresponde al contra maestre arreglar en buen orden el cargamento, tener la nave expedita para las maniobras que exige la navegación, y mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes e instrucciones que sobre todo ello estime más convenientes; y dándole aviso pronto y puntual de cualquier ocurrencia en que sea necesaria la intervención de su autoridad.

Con arreglo a las mismas instrucciones detallará a cada marinero el trabajo que deba hacer a bordo, y vigilará sobre que lo desempeñe debidamente.

Artículo 644.- Encargo de aparejos y pertrechos

Cuando se desarme la nave se encargará por inventario de todos sus aparejos y pertrechos, cuidando de su conservación y custodia, a menos que por orden del naviero sea relevado de este encargo.

Artículo 645.- Calidades de los integrantes del equipaje

En punto a las calidades que deban concurrir en los que hayan de componer los equipajes de la naves mercantes, se observará lo que está dispuesto en las ordenanzas de matrículas de gente de mar.

Artículo 646.- Contratas entre el capitán y el equipaje

Las contratas entre el capitán y el equipaje deben todas extenderse por escrito en el libro de cuenta y razón de la nave, y firmarse por los que sepan hacerlo. Los que no sepan firmar podrán autorizar a otro que firme por ellos.

Estando este libro con los requisitos prevenidos en el artículo 502, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará entera fe sobre las diferencias que ocurran entre el capitán y el equipaje, en razón de las contratas contenidas en él y de las cantidades entregadas a cuenta de ellas.

Cada individuo del equipaje podrá exigir del capitán que le dé una nota firmada de su puño de la contrata extendida en el libro.

El artículo 502 del Código de Comercio, Ley No. 104 de 6 de junio de 1853, citado en el texto, fue derogado por el artículo I de las Disposiciones Generales y Transitorias del actual Código de Comercio, Ley No. 3284 de 30 de abril de 1964.

Artículo 647.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 648.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 649.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 650.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 651.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 652.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 652.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 653.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 654.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 655.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 656.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 657.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 658.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 659.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 660.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 661.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 662.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 663.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 664.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 665.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 666.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 667.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1° de las Disposiciones Finales del

Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 668.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Artículo 669.- DEROGADO.

(Derogado por el artículo 1º de las Disposiciones Finales del Código de Trabajo, ley No. 2 del 27 de agosto de 1943).

Sección IV De los Sobrecargos

Artículo 670.- Funciones; administración económica

Los sobrecargos ejercerán sobre la nave y el cargamento la parte de administración económica que se les haya confiado expresa y determinadamente por sus comitentes, sin entrometerse en las atribuciones que son privativas de los capitanes, para la dirección facultativa y mando de las naves.

Artículo 671.- Facultades y responsabilidad del capitán; cesación

Las facultades y responsabilidades del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto a la parte de administración legítimamente conferida a éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

Artículo 672.- Libro que debe llevar el sobrecargo

El sobrecargo debe llevar cuenta y razón de todas sus operaciones en un libro foliado y rubricado en la forma que previene el artículo 592.

Artículo 673.- Disposiciones aplicables

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

Artículo 674.- Prohibiciones

Se prohíbe a los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante su viaje fuera de la pacotilla, que por pacto expreso con sus comitentes o por costumbre del puerto donde se despache la nave les sea permitida.

Artículo 675.- Inversiones que requieren autorización especial

En retorno de la pacotilla, no podrá invertir sin autorización especial de los mismos comitentes más cantidad que el producto que ésta haya dado.

Sección V

De los Corredores Intérpretes de Navíos

Artículo 676.- Funciones de los comisionistas y dependientes en los puertos de mar y plazas mercantiles

En la República los comisionistas y dependientes en los puertos de mar y plazas mercantiles, ejercerán las mismas funciones por cuenta de las casas que los empleen, que los corredores e intérpretes de navíos ejercen en los puertos y plazas mercantiles de Europa.

**TITULO III
DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DEL COMERCIO
MARITIMO**

Sección I

Del Transporte Marítimo

1. DEL FLETAMENTO Y SUS EFECTOS

Artículo 677.- Requisitos del contrato

En todo contrato de fletamento se hará expresa mención de cada una de las circunstancias siguientes:

- 1) La clase, nombre y porte del buque;
- 2) Su pabellón y puerto de su matrícula;
- 3) El nombre, apellido y domicilio del capitán;
- 4) El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste fuere quien contratare el fletamento;
- 5) El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando éste por comisión, el de la persona de cuya cuenta hace el contrato;
- 6) El puerto de carga y el de descarga;
- 7) La cabida, número de toneladas o cantidad de peso o medida que se obliguen respectivamente a cargar y recibir;
- 8) El flete que se haya de pagar arreglado bien por una cantidad alzada por el viaje, o por un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medida de los efectos en que consista el cargamento;
- 9) El tanto que se haya de dar al capitán por capa;
- 10) Los días convenidos para la carga y la descarga;
- 11) Las estadías y sobreestadías que pasados aquéllos habrán de contarse, y lo que se haya de pagar por cada una de ellas.

Además se comprenderán en el contrato todos los pactos especiales en que convengan las partes.

Artículo 678.- Póliza de fletamento

Para que los contratos de fletamento sean obligatorios en juicio, han de estar redactados por escrito en una póliza de fletamento, de que cada una de las partes contratantes debe recoger un ejemplar firmado por todas ellas.

Cuando alguna no sepa firmar lo harán a su nombre dos testigos.

Artículo 679.- Contrato sin las formalidades requeridas

Si se llegare a recibir el cargamento no obstante que no se hubiese solemnizado en la forma debida el contrato de fletamento, se entenderá éste celebrado con arreglo a lo que resulte del conocimiento, cuyo documento será el único título por donde se fijarán los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador en orden a la carga.

Artículo 680.- Valor probatorio de las pólizas

Las pólizas de fletamento harán plena fe en juicio, siempre que se haya hecho el contrato ante autoridad competente, certificando éste la autenticidad de las firmas de las partes contratantes, y que se pusieron

a su presencia.

Artículo 681.- Discordancia entre las pólizas

Si resultare discordancia entre las pólizas de fletamento que produjeren las partes, se estará a la que concuerde con la que el juez debe reservar en su registro.

Artículo 682.- Valor de las pólizas en que no ha intervenido autoridad; reconocimiento de las firmas

También harán fe las pólizas de fletamento, aunque no haya intervenido autoridad en el contrato, siempre que los contratantes reconozcan ser suyas las firmas puestas en ellas.

Artículo 683.- Litigio sobre la ejecución del contrato; prueba

No habiendo intervenido autoridad en el fletamento, ni reconociéndose por los contratantes la autenticidad de sus firmas, se juzgarán las dudas que ocurran en la ejecución del contrato según los méritos de las pruebas que cada litigante produzca en apoyo de su pretensión.

Artículo 684.- Plazo para evacuar la carga y descarga de la nave

Si no constare de la póliza del fletamento el plazo en que deba evacuarse la carga y descarga de la nave, regirá el que esté en uso en el puerto donde respectivamente se haga cada una de aquellas operaciones.

Artículo 685.- Demora en la carga o descarga; dilación en poner la carga al costado; no recepción de la carga

Pasado el plazo para la carga o la descarga, y no habiendo cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán a exigir las estadías y sobreestadías que hayan transcurrido sin cargar ni descargar; y cumplido que sea el término de las sobreestadías, si la dilación estuviere en no ponerle la carga al costado, podrá rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete pactado; y si consistiese en no recibirle la carga, acudirá al tribunal de comercio de la plaza, y en el caso de no haberlo, al Juez ordinario para que providencie el depósito.

Artículo 686.- Error o engaño en la cabida designada al buque.

Si hubiere engaño o error en la cabida designada al buque, tendrá opción el fletador a rescindir el fletamento o a que se le haga reducción en el flete convenido en proporción de la carga que la nave deje de recibir, y el fletante le indemnizará además de los perjuicios que se le hubieren ocasionado.

Artículo 687.- Inexistencia de error o engaño

No se reputará que ha habido error ni engaño para aplicar la disposición precedente, cuando la diferencia entre la cabida del buque manifestada al fletador y su verdadero porte 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 a pagar más flete que el que corresponda al porte efectivo de la nave.

Artículo 688.- Ocultación del verdadero pabellón de la nave
También podrá el fletador rescindir el contrato cuando se le hubiere ocultado el verdadero pabellón de la nave; y si de resultas de este engaño sobreviniese confiscación, aumento de derechos u otro perjuicio a su cargamento, estará obligado el fletante a indemnizarlo.

Artículo 689.- Venta de la nave después de fletada

Vendiéndose la nave después que estuviese fletada, podrá el nuevo propietario cargarla por su cuenta, si el fletador no hubiere comenzado a cargarla antes de hacerse la venta, quedando a cargo del vendedor indemnizarle de todos los perjuicios que se le sigan por no haberse cumplido el fletamento contratado.

No cargándola por su cuenta el nuevo propietario, se llevará a efecto el contrato pendiente, pudiendo reclamar contra el vendedor el perjuicio que de ello pueda irrogársele, si éste no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta.

Una vez que se haya comenzado a cargar la nave por cuenta del fletador, se cumplirá en todas sus partes el fletamento que tenía hecho el vendedor, sin perjuicio de la indemnización a que haya lugar contra éste y en favor del comprador.

Artículo 690.- Contrato en contravención a las órdenes del naviero

Aun cuando el capitán se haya excedido de sus facultades, contratando un fletamento en contravención a las órdenes que le hubiese dado el naviero, se llevará éste a efecto en los términos pactados, salvo el derecho del naviero contra el capitán por el perjuicio que reciba por el abuso que hizo éste de sus funciones.

Artículo 691.- Insuficiencia del porte de la nave para cumplir los contratos

No siendo suficiente el porte de la nave para cumplir los contratos de fletamento celebrados con distintos cargadores, se dará la preferencia al que ya tenga introducida la carga en la nave; y los demás obtendrán el lugar que les corresponda, según el orden de fechas de sus contratos.

No habiendo prioridad en las fechas, cargarán a prorrata de las cantidades de peso o extensión que cada uno tenga marcadas en su contrata, quedando obligado el fletante en ambos casos a indemnizar a los fletadores de los perjuicios que reciban por la falta de cumplimiento de aquéllas.

Artículo 692.- Derechos del fletador

Estando la nave fletada por entero, puede el fletador obligar al capitán a que se haga a la vela desde que tenga recibida la carga a bordo, siendo el tiempo favorable, y no ocurriendo caso de fuerza insuperable que lo impida.

Artículo 693.- Fletamentos parciales

En los fletamentos parciales no podrá rehusar el capitán emprender su viaje ocho días después que tenga a bordo las tres cuartas partes del cargamento que corresponda al porte de la nave.

Artículo 694.- Obligaciones del fletante

Después que el fletante haya recibido una parte de su carga, no podrá eximirse de continuar cargando por cuenta del mismo propietario, o de otros cargadores, a precio y condiciones iguales o proporcionadas a las que concertó con respecto a la carga que tenga recibida, si no las encontrare más ventajosas; y no queriendo convenir en ello, le podrá obligar el cargador a que se haga a la vela con la carga que tenga a bordo.

Artículo 695.- Contratación de otra nave por parte del capitán; plazo para emprender el viaje

El capitán que, después de haber tomado alguna parte de carga, no hallare con qué completar las tres quintas partes de la que corresponda al porte de su nave, puede subrogar para el transporte otra nave visitada y declarada apta para el mismo viaje, corriendo de su cuenta los gastos que se causen en la traslación de la carga, y el aumento que pueda haber en el precio del flete.

Si no tuviere proporción para hacer esta subrogación, emprenderá su viaje dentro del plazo que tenga contratado; y en el caso de no haber hecho pacto expreso sobre ello, treinta días después de haber empezado a cargar.

Artículo 696.- Retardo voluntario en emprender el viaje; perjuicios

Los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario de parte del capitán en emprenderse el viaje después que hubiera debido hacerse la nave a la vela, según las reglas que van prescritas, serán de cargo del fletante, cualquiera que sea la causa de que procedan, siempre que se le hubiese requerido judicialmente a salir al mar en el tiempo que debía hacerlo.

Artículo 697.- Subrogación de otra nave; prohibiciones

Ni en el caso de haberse fletado la nave por entero, ni siempre que en fletamentos parciales se hayan reunido los tres quintos de la carga correspondiente a su porte, puede el fletante subrogar otra nave de la que se designó en la contrata de fletamento, a menos que no consientan en ello todos los cargadores; y de hacerlo sin este requisito, se constituye responsable de todos los daños que sobrevengan al cargamento durante el viaje.

Artículo 698.- Cesión del derecho para cargar la nave; subfletamento

El que hubiere fletado una nave por entero, puede ceder su derecho a otro para que la cargue en todo o en parte, sin que el capitán pueda impedirlo.

Si el fletamento se hubiere hecho por cantidad fija, podrá asimismo el fletador subfletar de su cuenta a los precios que halle más ventajosos, manteniéndose íntegra su responsabilidad hacia el fletante, y no causando alteración en las condiciones con que se hizo el fletamento,

Artículo 699.- Pago total del flete

El fletador que no complete la totalidad de la carga que pactó

embarcar, pagará el flete de lo que deje de cargar, a menos que el capitán no hubiese tomado otra carga para completar la correspondiente a su buque.

Artículo 700.- Introducción de más carga que la declarada y contratada
Introduciendo el fletador en la nave más carga que la que tuviere declarada y contratada, pagará el aumento de flete que corresponda al exceso, con arreglo a su contrata; y si el capitán no pudiese colocar este aumento de carga bajo de escotilla y en buena estiba sin faltar a los demás contratos que tenga celebrados, lo descargará a expensas del propietario.

Artículo 701.- Mercaderías introducidas a la nave clandestinamente
El capitán podrá echar en tierra antes de salir del puerto las mercaderías introducidas en su nave clandestinamente y sin su consentimiento, o bien portearlas, exigiendo el flete al precio más alto que haya cargado en aquel viaje.

Artículo 702.- Confiscación, embargo o detención de la nave por culpa del fletador

Todo perjuicio de confiscación, embargo o detención que sobrevenga a la nave, por haber el fletador introducido en ella distintos efectos de los que manifestó al fletante, recaerá sobre el mismo fletador, su cargamento y demás bienes.

Si estos perjuicios fueren extensivos a la carga de los demás cofletadores, será igualmente de cuenta del fletador que cometió aquel engaño indemnizarles íntegramente de ellos.

Artículo 703.- Introducción de mercaderías de ilícito comercio a sabiendas del fletante

Conviniendo a sabiendas el fletante en recibir a su bordo mercaderías de ilícito comercio, se constituye responsable mancomunadamente con el dueño de ellas de todos los perjuicios que se originen a los demás cargadores; y no podrá exigir de aquél indemnización alguna por el daño que resulte a la nave, aun cuando se hubiese pactado.

Artículo 704.- Abandono del fletamento por parte del fletador

Si el fletador abandonare el fletamento, sin haber cargado cosa alguna, pagará la mitad del flete convenido, y el fletante quedará libre y quitado de todas las obligaciones que contrajo en el fletamento.

Artículo 705.- Descarga de mercaderías; obligaciones del cargador; oposición de los demás cargadores

En los fletamentos a carga general puede cualquiera de los cargadores descargar las mercaderías cargadas, pagando medio flete, el gasto de desestivar y reestivar, y cualquier daño que se origine por su causa a los demás cargadores. Estos tendrán facultad de oponerse a la descarga, haciéndose cargo de los efectos que se pretendan descargar, y abonando su importe al precio de la factura de consignación.

Artículo 706.- Recepción de carga en otro puerto; incumplimiento del contrato

Fletado un buque para recibir su carga en otro puerto, se presentará el capitán al consignatario designado en su contrata; y si éste no le diere la carga, dará aviso al fletador, cuyas instrucciones esperará, corriendo entretanto las estadías convenidas, o las que sean de uso en el puerto, si no se hizo pacto expreso sobre ellas.

No recibiendo el capitán contestación en el término regular, hará diligencia para contratar flete; y si no lo hallare después que hayan corrido las estadías y sobreestadías, formalizará su protesta, y regresará al puerto donde contrató su fletamento.

El fletador le pagará su flete por entero, descontando el que hayan devengado las mercaderías que se hubieren cargado por cuenta de un tercero.

Artículo 707.- Carga de retorno; incumplimiento

La disposición del artículo anterior es aplicable al buque, fletado de ida y vuelta, que no sea habilitado con la carga de retorno.

Artículo 708.- Guerra con la nación a cuyo pabellón pertenezca la nave
Si antes de hacerse la nave a la vela sobreviniere una declaración de guerra entre la nación a cuyo pabellón pertenezca, y otra cualquier potencia marítima, o cesaren las relaciones de comercio con el país designado en la contrata de fletamento para el viaje de la nave, quedarán por el mismo hecho rescindidos los fletamentos y extinguidas todas las acciones a que pudieran dar lugar.

Hallándose cargada la nave, se descargará a costa del fletador, y éste abonará también los gastos y salarios causados por el equipaje desde que se comenzó a cargar la nave.

Artículo 709.- Interrupción de la salida del buque por fuerza insuperable

Cuando por cerramiento del puerto u otro accidente de fuerza insuperable se interrumpa la salida del buque, subsistirá el fletamento, sin que haya derecho a reclamar perjuicios por una ni otra parte. Los gastos de manutención y sueldos, del equipaje serán considerados avería común.

Artículo 710.- Facultades del cargador

En el caso del artículo antecedente queda al arbitrio del cargador descargar y volver a cargar a su tiempo sus mercaderías, pagando estadías si retardase la recarga después de haber cesado la causa que entorpecía el viaje.

Artículo 711.- Arribo de la nave al puerto de salida por tiempo contrario o riesgo de piratas o enemigos

Si después de haber salido la nave al mar arribare al puerto de su salida por tiempo contrario o riesgo de piratas o enemigos, y los cargadores conviniesen en su total descarga, no podrá rehusarla el fletante, pagándole el flete por entero del viaje de ida.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, se pagará el importe de una mesada libre, siendo el viaje a un puerto del mismo mar, y dos si estuviere en mar distinto.

Artículo 712.- Declaración de guerra, cerramiento del puerto o interdicción de relaciones comerciales durante el viaje

Ocurriendo en viaje la declaración de guerra, cerramiento de puerto o interdicción de relaciones comerciales, seguirá el capitán las instrucciones que de antemano haya recibido el fletador; y sea que arribe al puerto que para este caso le estuviere designado, o sea que vuelva al de su salida, percibirá sólo el flete de ida, aun cuando la nave estuviere contratada por viaje de ida y vuelta.

Artículo 713.- Declaración de guerra; falta de instrucciones del fletador

Faltando al capitán instrucciones del fletador, y sobreviniendo declaración de guerra, seguirá su viaje al puerto de su destino, como éste no sea de la misma potencia con quien se hayan roto las hostilidades, en cuyo caso se dirigirá al puerto neutral y seguro que se encuentre más cercano, y aguardará órdenes del cargador, sufragándose los gastos y salarios devengados en la detención como avería común.

Artículo 714.- Descarga en el puerto de arribada

Haciéndose la descarga en el puerto de arribada, se devengará el flete por viaje de ida entero, si estuviere a más de la mitad de distancia entre el de la expedición y el de la consignación. Siendo la distancia menor, sólo se devengará la mitad del flete.

Artículo 715.- Gastos de carga y descarga en puerto de arribada

Los gastos que se ocasionen en descargar y volver a cargar las mercaderías en cualquier puerto de arribada, serán de cuenta de los cargadores, cuando se haya obrado por disposición suya, o con autorización del tribunal que hubiese estimado conveniente aquella operación para evitar daño y avería en la conservación de los efectos.

Artículo 716.- Arribada para una reparación urgente y necesaria

No se debe indemnización al fletador cuando la nave haga arribada para una reparación urgente y necesaria en el casco o en sus aparejos y pertrechos; y si en este caso prefiriesen los cargadores descargar sus efectos, pagarán el flete por entero, como si la nave hubiese llegado a su destino, no excediendo la dilación de treinta días; y pasando de este plazo, sólo pagarán el flete proporcional a la distancia que la nave haya transportado del cargamento.

Artículo 717.- Nave inservible; obligaciones del capitán

Quedando la nave inservible, estará obligado el capitán a fletar otra a su costa, que reciba la carga, y la portee a su destino, acompañándola hasta hacer la entrega de ella.

Si absolutamente no se encontrase en los puertos que estén a treinta leguas de distancia otra nave para fletarla, se depositará la carga por cuenta de los propietarios en el puerto de la arribada, regulándose el flete de la nave que quedó inservible en razón de la distancia que la porteo, y no podrá exigirse indemnización alguna.

Artículo 718.- Malicia o indolencia del capitán en proporcionar embarcación

Si por malicia o indolencia dejase el capitán de proporcionar embarcación que trasporte el cargamento en el caso que previene el artículo anterior, podrán buscarla y fletarla los cargadores a expensas del anterior fletante, después de haber hecho dos interpretaciones judiciales al capitán; y éste no podrá rehusar la ratificación del contrato hecho por los cargadores, que se llevará a efecto de su cuenta y bajo su responsabilidad.

Artículo 719.- Buque no apto para navegar al recibir la carga Justificando los cargadores que el buque que quedó inservible no estaba en el estado de navegar cuando recibió la carga, no podrán exigírseles los fletes, y el fletante responderá de todos los daños y perjuicios.

Esta justificación será admisible y eficaz no obstante la visita o sondeo de la nave en que se hubiese calificado su aptitud para emprender el viaje.

Artículo 720.- Bloqueo u otra causa que interrumpa las relaciones de comercio

Si por bloqueo u otra causa que interrumpa las relaciones de comercio no pudiere arribar la nave al puerto de su destino, y las instrucciones del cargador no hubiesen prevenido este caso, arribará el capitán al puerto hábil más próximo, donde, si se encontrare persona cometida para recibir el cargamento, se lo entregará; y en su defecto aguardará las instrucciones del cargador, o bien del consignatario a quien iba dirigido, y obrará según ellas, soportándose los gastos que este retardo ocasione como avería común, y percibiendo el flete de ida por entero.

Artículo 721.- Depósito del cargamento

Trascurrido un término suficiente a juicio del tribunal de comercio o magistrado judicial de la plaza a donde se hizo la arribada, para que el cargador o consignatario nombrase en ella persona que recibiese el cargamento, se decretará su depósito por el mismo tribunal, pagándose el flete con el producto de la porción del mismo cargamento, que se venderá en cantidad suficiente para cubrirlo.

Artículo 722.- Fletamentos por meses o por días

Fletada la nave por meses, o por días, se devengarán los fletes desde el día en que se ponga a la carga, a menos que no haya estipulación expresa en contrario.

Artículo 723.- Fletamentos por un tiempo determinado

En los fletamentos hechos por un tiempo determinado, comenzará a correr el flete desde el mismo día, salvas siempre las condiciones que hayan acordado las partes.

Artículo 724.- Fletes ajustados por peso

Cuando los fletes se ajusten por peso, se hará el pago por peso bruto, incluyendo los envoltorios, barricas o cualquier especie de vaso en que vaya contenida la carga, si otra causa no se hubiere pactado expresamente.

Artículo 725.- Mercaderías vendidas en casos urgentes; pago del flete
Devengan flete las mercaderías que el capitán haya vendido en caso de urgencia para subvenir a los gastos de carena, aparejamiento y otras necesidades imprescindibles del buque.

Artículo 726.- Mercaderías arrojadas al mar; flete

El flete de las mercaderías arrojadas al mar para salvarse de un riesgo, se considerará avería común, abonándose su importe al fletante.

Artículo 727.- Mercaderías perdidas por naufragio o varamiento o que fueren presa de piratas o enemigos

No se debe flete por las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio o varamiento, ni de las que fueron presa de piratas o de enemigos.

Si se hubiere percibido adelantado el flete, se devolverá, a menos que no se hubiese estipulado lo contrario.

Artículo 728.- Rescate del buque o su carga

Rescatándose el buque o su carga, o salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda a la distancia que el buque portó la carga; y si reparado éste la llevase hasta el puerto de su destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda decidirse sobre la avería.

Artículo 729.- Mercaderías deterioradas o disminuidas por caso fortuito, por vicio propio de la cosa o por mala condición y calidad de los envases; flete

Devengan el flete íntegro, según lo pactado en el fletamento, las mercaderías que sufran deterioro o disminución por caso fortuito, por vicio propio de la cosa, o por mala calidad y condición de los envases.

Artículo 730.- Pago de los fletes con los efectos del cargamento

No puede ser obligado el fletante a recibir en pago de fletes los efectos del cargamento, estén o no averiados; pero bien podrán abandonarles los cargadores por el flete los líquidos cuyas vasijas hayan perdido más de la mitad de su contenido.

Artículo 731.- Aumento en el peso o medida de las mercaderías

Teniendo un aumento natural en su peso o medida las mercaderías cargadas en la nave, se pagará por el propietario el flete correspondiente a este exceso.

Artículo 732.- Descarga antes de llegar al puerto de destino, por voluntad del fletador

El fletador que voluntariamente y fuera de los casos de fuerza insuperable de que se ha hecho mención en el artículo 711 hiciere descargar sus efectos antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero, y abonará los gastos de la arribada que se hizo a su instancia para la descarga.

Artículo 733.- Momento a partir del cual se debe el flete

Se debe el flete desde el momento en que se han descargado y puesto a disposición del consignatario las mercaderías.

Artículo 734.- Prohibición de retener a bordo el cargamento;

desconfianza en cuanto al pago

No se puede retener a bordo el cargamento a pretexto de recelo sobre falta de pago de los fletes; pero habiendo justos motivos para aquella desconfianza, podrá el tribunal de comercio, a instancia del capitán, autorizar la intervención de los efectos que se descarguen hasta que se hayan pagado los fletes.

Artículo 735.- Disminución en los fletes devengados

Fuera de los casos exceptuados en las disposiciones precedentes no está obligado el fletante a soportar disminución alguna en los fletes devengados con arreglo a la contrata de fletamento.

Artículo 736.- Satisfacción de la capa

La capa debe satisfacerse en la misma proporción que los fletes, rigiendo en cuanto a ella todas las alteraciones y modificaciones a que están sujetos éstos.

Artículo 737.- Garantía de pago; cargamento

El cargamento está especialmente obligado a la seguridad del pago de los fletes devengados en su transporte.

Artículo 738.- Venta judicial de la carga para cubrir los fletes

Hasta cumplido un mes de haber recibido el consignatario la carga, conserva el fletante el derecho de exigir que se venda judicialmente la parte de ella que sea necesaria para cubrir los fletes; lo cual se verificará también aun cuando el consignatario se constituya en quiebra. Pasado aquel término, los fletes se consideran en la clase de un crédito ordinario, sin preferencia alguna. Las mercaderías que hubieren pasado a tercer poseedor después de transcurridos los ocho días siguientes a su recibo, dejan de estar sujetas a esta responsabilidad.

2. DEL CONOCIMIENTO

Artículo 739.- Requisitos

El cargador y el capitán de la nave que recibe la carga no pueden rehusar entregarse mutuamente como título de sus respectivas obligaciones y derechos un conocimiento, en que se expresará:

- 1) El nombre, matrícula y porte del buque;
- 2) El del capitán y el pueblo de su domicilio;
- 3) El puerto de la carga y el de la descarga;
- 4) Los nombres del cargador y del consignatario;
- 5) La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías;
- 6) El flete y la capa contratadas.

Puede omitirse la designación del consignatario, y ponerse a la orden.

Artículo 740.- Número necesario de conocimientos

El cargador firmará un conocimiento que entregará al capitán.

El capitán firmará tantos cuantos exija el cargador.

Todos los conocimientos, ya sea el que debe firmar el cargador, como los que se exijan al capitán, serán de un mismo tenor, llevarán igual fecha, y expresarán el número de los que se han firmado.

Artículo 741.- Discordancia entre los conocimientos

Hallándose discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contexto del que presente el capitán, estando todo escrito en su totalidad, o al menos en la parte que no sea letra impresa, de mano del cargador o del dependiente propuesto para las expediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspadura, y por el que produzca el cargador, si estuviere firmado de mano del mismo capitán. Si los dos conocimientos discordes tuviesen respectivamente este requisito, se estará a lo que prueben las partes.

Artículo 742.- Conocimientos a la orden; modo de transmisión; endoso
Los conocimientos a la orden se pueden ceder por endoso, y negociarse.

En virtud del endoso se transfieren a la persona en cuyo favor se hace, todos los derechos y acciones del endosante sobre el cargamento.

Artículo 743.- Presentación del conocimiento a la orden al capitán
El portador legítimo de un conocimiento a la orden debe presentarlo al capitán del buque antes de darse principio a la descarga, para que se le entreguen directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo serán de su cuenta los gastos que se causen en almacenarlas, y la comisión de medio por ciento, a que tendrá derecho el depositario de ellas.

Artículo 744.- Variación del destino de las mercaderías; entrega de todos los conocimientos al capitán

Sea que el conocimiento esté dado a la orden, o que se haya extendido en favor de persona determinada, no puede variarse el destino de las mercaderías sin que el cargador devuelva al capitán todos los conocimientos que éste firmó; y si el capitán consintiere en ello, quedará responsable del cargamento al portador legítimo de los conocimientos.

Artículo 745.- Extravío de los conocimientos

Si por causa de extravío no pudiere hacerse la devolución prevenida en el artículo anterior, se afianzará a satisfacción del capitán el valor del cargamento; y sin este requisito no se le podrá obligar a suscribir nuevos conocimientos para distinta consignación.

Artículo 746.- Fallecimiento del capitán o cesación en el cargo; revalidación de los conocimientos

Falleciendo el capitán de una nave, o cesando en su oficio por cualquier otro accidente antes de haberse hecho a la vela, exigirán los cargadores de su sucesor que revalide los conocimientos suscritos por el que recibió la carga sin lo cual no responderá aquel sino de lo que se justifique por el cargador que existía en la nave cuando entró a ejercer su empleo. Los gastos que puedan ocurrir en el reconocimiento de la carga embarcada, serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de que lo repita del capitán cesante, si dejó de serlo por culpa que hubiere dado lugar a su remoción.

Artículo 747.- Fuerza ejecutiva de los conocimientos

Los conocimientos, cuya firma sea reconocida legítima por el mismo que los suscribió, tienen fuerza ejecutiva en juicio.

Artículo 748.- Excepción no admisible

No se admitirá a los capitanes la excepción de que firmaron los conocimientos confidencialmente y bajo promesa de que se les entregaría la carga designada en ellos.

Artículo 749.- Requisitos para darle curso a las demandas

Todas las demandas entre cargador y capitán se han de apoyar necesariamente en el conocimiento de la carga entregada a éste, sin cuya presentación no se les dará curso.

Artículo 750.- Cancelación de recibos provisionales

En virtud del conocimiento del cargamento se tienen por cancelados los recibos provisionales de fecha anterior que se hubieren dado por el capitán o sus subalternos de las entregas parciales que se les hubiesen ido haciendo del cargamento.

Artículo 751.- Entrega del cargamento; devolución de los conocimientos al capitán

Al hacer la entrega del cargamento se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, o al menos uno de sus ejemplares en que se pondrá el recibo de lo que hubiere entregado. El consignatario que fuere moroso en dar este documento, responderá al capitán de los perjuicios que se le signa por la dilación.

Sección II

Del Contrato a la Gruesa, o Préstamo a Riesgo Marítimo

Artículo 752.- Formas de celebrarlo

Los contratos a la gruesa pueden celebrarse:

Por instrumento público con las solemnidades de derecho;

Por póliza firmada por las partes con intervención de autoridad o juez competente;

Por documento privado entre los contrayentes.

Los contratos a la gruesa que consten por instrumento público traen aparejada ejecución.

El mismo efecto producirán cuando, habiéndose celebrado con intervención de autoridad o juez competente, se compruebe la póliza del demandante por el registro de la autoridad o juez competente que intervino en el contrato, siempre que éste se encuentre en todas las formalidades correspondientes.

Celebrándose privadamente entre los contratantes, no será ejecutivo el contrato sin que conste la autenticidad de las firmas por reconocimiento judicial de los mismos que las pusieron, o en otra forma suficiente.

Los préstamos a la gruesa contraídos de palabra son ineficaces en juicio, y no se admitirá en su razón demanda ni prueba alguna.

Artículo 753.- Requisitos para que perjudiquen a terceros

Para que las escrituras y pólizas de los contratos a la gruesa obtengan preferencia en perjuicio de tercero, se han de tomar razón de ellas en el registro de hipotecas del partido dentro de los ocho días siguientes al de su fecha, sin cuyo requisito no producirán efecto sino

entre los que las suscribieron.

Con respecto a las que se hagan en país extranjero será suficiente la observancia exacta de las formalidades prevenidas en el artículo 590

Artículo 754.- Contenido del contrato

En la redacción del contrato a la gruesa se hará expresión de:

- 1) La clase, nombre y matrícula del buque;
- 2) El nombre, apellido y domicilio del capitán;
- 3) Los nombres, apellidos y domicilios del dador y del tomador del préstamo;
- 4) El capital del préstamo y el premio convenido;
- 5) El plazo del reembolso;
- 6) Los efectos hipotecados;
- 7) El viaje por el cual se corra el riesgo.

Artículo 755.- Forma de transmitir las pólizas a la orden; endoso

Las pólizas de los contratos a la gruesa pueden cederse y negociarse por endosos estando extendidas a la orden; y en fuerza del endoso se transmiten a los cesionarios todos los derechos y riesgos del dador del préstamo.

Artículo 756.- Bienes que pueden ser objeto del préstamo a la gruesa
Puede hacerse el préstamo a la gruesa no solamente en moneda metálica sino también en efectos propios para el servicio y consumo de la nave, así como para el comercio, arreglándose en este caso por convenio de las partes un valor fijo.

Artículo 757.- Bienes que garantizan el préstamo

Los préstamos a la gruesa pueden constituirse conjunta o separadamente sobre:

- El casco y quilla del buque;
- Las velas y aparejos;
- El armamento y vituallas;
- Las mercaderías cargadas.

Artículo 758.- Préstamos sobre el casco y quilla; sobre la carga en general; sobre objeto particular y determinado

Si se constituye el préstamo a la gruesa sobre el casco y quilla del buque, se entienden hipotecados al capital y premios el buque, las velas, aparejos, armamento, provisiones y los fletes que ganare en el viaje;

Si sobre la carga en general, se comprenden en la hipoteca todas las mercaderías y efectos que la componen;

Y si sobre un objeto particular y determinado del buque o de la carga, sólo éste y no lo restante será hipoteca del préstamo.

Artículo 759.- Bienes sobre los cuales no puede tomarse dinero a la gruesa

No puede tomarse dinero a la gruesa sobre los fletes no devengados de la nave, ni sobre las ganancias que se esperen del cargamento; y el prestador que lo haga no tendrá más derecho que al reembolso del capital sin premio alguno.

Artículo 760.- Ejecución de bienes para el pago de los préstamos
Después de realizados los fletes, así éstos como las ganancias que se hayan sacado del cargamento, podrán ser ejecutados para pago de los préstamos a la gruesa en esta forma: los fletes por el que se hizo sobre el casco y quilla de la nave, y los beneficios de la carga, por el que se dio sobre ella.

Artículo 761.- Préstamos sobre los salarios del equipaje de la nave
Tampoco puede hacerse préstamo a la gruesa al equipaje de la nave sobre sus salarios.

Artículo 762.- Cantidad que puede tomarse a la gruesa
No podrá tomarse a la gruesa sobre el cuerpo y quilla de la nave más cantidad que las tres cuartas partes de su valor.
Sobre las mercaderías cargadas podrá tomarse todo el importe del valor que tengan en el puerto donde empezaron a correr el riesgo, y no mayor cantidad.

Artículo 763.- Cantidades que exceden las proporciones legales
Las cantidades en que excediere el préstamo a la gruesa de las proporciones establecidas en el artículo anterior, se devolverán al prestador con el rédito correspondiente al tiempo en que haya estado en desembolso de ellas. Y si se probare que el tomador usó de medios fraudulentos para dar un valor exagerado a los objetos del préstamo, pagará también el premio convenido en éste que corresponda a las cantidades devueltas.

Artículo 764.- Restitución de sobrantes
Cuando el que tomó un préstamo a la gruesa para cargar el buque no pudiese emplear en la carga toda la cantidad prestada, restituirá el sobrante al prestador antes de la expedición de la nave.
Lo mismo hará con los efectos que hubiere tomado en préstamo a la gruesa, si no hubiere podido cargarlos.

Artículo 765.- Préstamos sin consentimiento del naviero o sus consignatarios
No quedarán obligados el buque, sus aparejos, armamento, ni vituallas al préstamo a la gruesa que toma el capitán en la plaza donde residan el naviero o sus consignatarios, sin que éstos intervengan en el contrato o le aprueben por escrito; y la obligación del capitán sólo será eficaz con respecto a la nave por la parte de propiedad que tenga en ella.

Artículo 766.- Facultad del capitán en casos urgentes
Fuera de la plaza donde residan el naviero o el consignatario del buque usará el capitán, si necesitare tomar un préstamo a la gruesa, de la facultad que le está declarada en el artículo 590, probando la urgencia, y con previa autorización judicial, en la forma que en él está prevenida.

Artículo 767.- Contratos nulos
Es nulo el contrato a la gruesa que se celebre sobre efectos que estuviesen corriendo riesgo al tiempo de su celebración.

Artículo 768.- Contratos sin efecto

Cuando los efectos sobre que se toma dinero a la gruesa no llegan a ponerse en riesgo, queda sin efecto el contrato.

Artículo 769.- Préstamos que tienen preferencia en el pago

Las cantidades tomadas a la gruesa para el último viaje del buque, se pagarán con preferencia a los préstamos de los viajes anteriores, aun cuando estos últimos se hubiesen prorrogado por un pacto expreso.

Artículo 770.- Préstamos hechos durante el viaje

Los préstamos hechos durante el viaje serán preferidos a los que se hicieron antes de la expedición de la nave, graduándose en ellos la preferencia, en el caso de ser muchos, por el orden contrario al de sus fechas.

Artículo 771.- Extinción de las acciones del prestador

Las acciones del prestador a la gruesa se extinguen enteramente con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo.

Acaeciendo ésta en el tiempo y lugar convenidos para correr el riesgo y procediendo de causa que no sea de las exceptuadas, bien por pacto especial entre los contrayentes, o bien por disposición legal.

De cargo del tomador será probar la pérdida, y en los préstamos sobre el cargamento justificar asimismo que los efectos declarados al prestador como objetos del préstamo existían realmente en la nave embarcados de su cuenta, y que corrieron los riesgos.

Artículo 772.- Casos en que no se extinguen las acciones del prestador

No se extinguirá la acción del prestador aun cuando se pierdan las cosas obligadas al pago del préstamo, si el daño ocurrido en ellas procediere de alguna de las causas siguientes:

- 1) Por vicio propio de la misma cosa;
- 2) Por dolo o culpa del tomador;
- 3) Por baraterías del capitán o del equipaje;
- 4) Cargándose las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, a menos que por acontecimiento de fuerza insuperable hubiese sido indispensable trasladar al carga de un buque a otro.

En cualquiera de estos casos tiene derecho el prestador a la gruesa al reintegro de su capital y réditos, no habiéndose pactado expresamente lo contrario.

Artículo 773.- Daños en el buque por emplearse en el contrabando

Tampoco recae en perjuicio del prestador el daño que sobrevenga en el buque por emplearse en el contrabando.

Artículo 774.- Averías simples y comunes en las cosas sobre que se hizo el préstamo a la gruesa

Los prestadores a la gruesa soportarán a prorrata de su interés respectivo las averías comunes que ocurran en las cosas sobre que se hizo el préstamo.

En las averías simples, a defecto de convenio expreso de los contratantes, contribuirá también por su interés respectivo el prestador

a la gruesa, no perteneciendo a las especies de riesgos exceptuados en el artículo 772.

Artículo 775.- Época en que el prestador corre el riesgo

Si no se hubiere determinado con especialidad la época en que el prestador haya de correr el riesgo, se entenderá que comienza, en cuanto al buque y sus agregados, desde el momento en que se hizo a la vela hasta que ancló y quedó fondeado en el puerto de su destino.

En cuanto a las mercaderías correrá el riesgo desde que se carguen en la playa del puerto donde se hace la expedición, hasta que se descarguen en el puerto de la consignación.

Artículo 776.- Naufragio; bienes que percibe el restador

Acaeciendo naufragio, percibirá el prestador a la gruesa la cantidad que produzcan los efectos salvados sobre que se constituyó el préstamo, deduciéndose los gastos causados para ponerlos a salvo.

Artículo 777.- Naufragio; bienes asegurados; división entre el prestador y el asegurador

Si con el prestador a la gruesa concurre en caso de naufragio un asegurador de los mismos objetos sobre que estuviere constituido el préstamo, dividirán entre sí el producto de los que se hubieren salvado, a prorrata de su interés respectivo, siempre que la cantidad asegurada cupiera en el valor de los objetos, después de deducido el importe del préstamo.

No siendo así, percibirá solamente el asegurador la parte proporcional que corresponda al resto del valor de las cosas aseguradas, hecha antes la expresada deducción.

Artículo 778.- Fianza; extinción

Dándose fiador en el contrato a la gruesa, se le tendrá por obligado mancomunadamente con el tomador, si en la fianza no se puso restricción en contrario.

Cumplido el tiempo que se fijó para la fianza, queda extinguida la obligación del fiador, como no se renueve por un segundo contrato.

Artículo 779.- Demora en el reintegro del capital y premios; réditos sobre el capital

Si hubiere demora en la reintegración del capital prestado y de sus premios, tendrá derecho el prestador al rédito mercantil que corresponda al capital, sin inclusión de los premios.

Sección III

De los Seguros Marítimos

1. FORMA DE ESTE CONTRATO

Artículo 780.- Escritura pública o privada; efectos

El contrato de seguro ha de constar de escritura pública o privada para que sea eficaz en juicio.

Las formas diferentes de su celebración, y los efectos respectivos de cada una, son las mismas que con respecto al contrato a la gruesa se han prescrito en el artículo 752.

Artículo 781.- Requisitos

De cualquier manera que se extienda el contrato de seguro debe contener todas las circunstancias siguientes:

- 1) La fecha, con expresión de la hora en que se firma;
- 2) Los nombres, apellidos y domicilios del asegurador y el asegurado;
- 3) Si el asegurado hace asegurar efectos propios, o si obra en comisión por cuenta de otro;
- 4) El nombre y domicilio del propietario de las cosas que se aseguran, en el caso de hacerse el seguro por comisión;
- 5) El nombre, porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación de la nave en que se hace el transporte de las cosas aseguradas.
- 6) El nombre, apellido y domicilio del capitán;
- 7) El puerto o rada en que las mercaderías han sido o deben ser cargadas;
- 8) El puerto de donde el navío ha debido o debe partir;
- 9) Los puertos o radas en que debe cargar o descargar, o por cualquier otro motivos hacer escalas;
- 10) La naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados;
- 11) Las marcas y números de los fardos, si las tuviesen;
- 12) Los tiempos en que deben empezar y concluir los riesgos;
- 13) La cantidad asegurada;
- 14) El premio convenido por el seguro, y el lugar, tiempo y modo de su pago;
- 15) La cantidad del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro se hubiere hecho por viaje redondo;
- 16) La obligación del asegurador a pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados;
- 17) El plazo, lugar y forma en que haya de hacerse su pago;
- 18) La sumisión de los contratantes al juicio de los árbitros en caso de contestación, si hubieren convenido en ella, y cualquier otra condición lícita que hubieren pactado en el contrato.

Artículo 782.- Autorización por parte de agentes consulares

Los agentes consulares de Costa Rica podrán autorizar los contratos de seguros que se celebren en las plazas de comercio de su respectiva residencia, siempre que alguno de los contratantes sea costarricense; y las pólizas que autoricen tendrán igual fuerza que si se hubieran hecho con intervención de autoridad o juez competente en la República.

Artículo 783.- Pluralidad de aseguradores; consignación de la fecha en que se firma

Cuando sean muchos los aseguradores, y no suscriban todos la póliza en acto continuo, expresará cada uno antes de su firma la fecha en que la pone.

Artículo 784.- Diferentes seguros y premios en una misma póliza

Una misma póliza puede comprender diferentes seguros y premios.

Artículo 785.- Aseguramiento de la nave y el cargamento en una póliza
Pueden asegurarse en una misma póliza la nave y el cargamento; pero se han de distinguir las cantidades aseguradas sobre cada uno de ambos

objetos, sin lo cual será ineficaz el seguro.

Artículo 786.- Omisión de designar específicamente la mercadería y el buque

En los seguros de las mercaderías puede omitirse la designación específica de ellas y del buque donde se hayan de trasportar, cuando no consten estas circunstancias; pero en caso de desgracia se ha de probar por el asegurado, además de la pérdida del buque y su salida del puerto de la carga, el embarque por cuenta del mismo asegurado de los efectos perdidos y su verdadero valor.

Artículo 787.- Pólizas endosables

Extendiéndose la obligación del asegurador no sólo en favor de la persona a cuyo nombre se hace el seguro, sino también a su orden, será endosable la póliza.

2. COSAS QUE PUEDEN SER ASEGURADAS, Y EVALORACION DE ELLAS

Artículo 788.- Bienes que pueden ser objeto del seguro marítimo

Pueden ser objeto del seguro marítimo:

El casco y quilla de la nave;

Las velas y aparejos;

El armamento;

Las vituallas o víveres;

Las cantidades dadas a la gruesa;

La libertad de los navegantes o pasajeros;

Y todos los efectos comerciales sujetos al riesgo de la navegación, cuyo valor pueda reducirse a una cantidad determinada.

Artículo 789.- Seguro total o parcial; momento en que puede hacerse; plazo que cubre

El seguro puede hacerse sobre el todo o parte de los expresados objetos junta o separadamente; en tiempo de paz o de guerra; antes de empezar el viaje o pendiente éste; por el viaje de ida y vuelta, o bien por uno de ambos y por todo el tiempo de viaje, o por un plazo limitado.

Artículo 790.- Bienes que comprende el seguro de la nave

Expresándose genéricamente que se asegura la nave, se entienden comprendidas en el seguro todas las pertenencias anejas a ella, pero no su cargamento, aun cuando pertenezca al mismo naviero, como no se haga expresa mención de la carga en el contrato.

Artículo 791.- Requisitos de los seguros de la libertad de los navegantes

En los seguros de la libertad de los navegantes se expresará:

- 1) El nombre, naturaleza, domicilio, edad y señas de la persona asegurada;
- 2) El nombre y matrícula del navío en que se embarca;
- 3) El nombre de su capitán;
- 4) El puerto de su salida;
- 5) El de su destino;
- 6) La cantidad convenida para el rescate y los gastos del regreso a Costa Rica.

7) El nombre y domicilio de la persona que se ha de encargar de negociar el rescate;

8) El término en que éste ha de hacerse y la indemnización que deba retribuirse en caso de no verificarse.

Artículo 792.- Reaseguro; aseguramiento del costo del seguro y del riesgo posible

El asegurador puede hacer reasegurar por otros los efectos que él hubiere asegurado por más o menos premio que el que hubiere pactado, y el asegurado puede también hacer asegurar el costo del seguro y el riesgo que pueda haber en la cobranza de los primeros aseguradores.

Artículo 793.- Proporción que cubre el seguro

En las cosas que hagan asegurar el capitán o el cargador que se embarque con sus propios efectos, se habrá de dejar siempre un diez por ciento a su riesgo, y sólo podrá tener lugar el seguro por los nueve décimos de su justo valor.

Artículo 794.- Proporción del valor de la nave que se puede asegurar

No podrán asegurarse sobre las naves más de las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados a la gruesa sobre ellas.

Artículo 795.- Fijación del valor de las mercaderías aseguradas

El valor de las mercaderías aseguradas debe fijarse según el que tengan en la plaza donde se cargan.

Artículo 796.- Presunción de que los aseguradores reconocen el valor de los bienes; fraude por parte del asegurado

La suscripción de la póliza induce presunción legal de que los aseguradores reconocieron justa la evaluación hecha en ella.

Pero si hubiere habido fraude por parte del asegurado en la evaluación de los efectos del seguro, serán admitidos los aseguradores a probarlo por el reconocimiento y justiprecio de ellos, o por las facturas u otros medios legales de prueba; y resultando creditado el fraude, se reducirá la responsabilidad al legítimo valor que tengan los efectos.

Artículo 797.- Estimación exagerada por error del asegurado

Cuando por error, y no por dolo del asegurado, se hubiere dado una estimación exagerada a los efectos del seguro, se reducirá éste a la cantidad de su legítimo valor por convenio de las partes o juicio arbitral en su defecto; y con arreglo a la que resulte se fijarán las prestaciones del asegurado y de los aseguradores, abonándose además a éstos medio por ciento sobre la cantidad que resultare de exceso.

Esta reclamación no podrá tener lugar ni por parte de los aseguradores, ni por la de los asegurados después que se hubiere tenido noticia del paradero y suerte de la nave.

Artículo 798.- Valuaciones en moneda extranjera

Las valuaciones hechas en moneda extranjera se convertirán en el equivalente de moneda de la República, conforme en el curso que tuviere en el día en que se firmó la póliza.

Artículo 799.- Falta de estipulación del valor de las cosas aseguradas
No fijándose el valor de las cosas aseguradas al tiempo de celebrarse el contrato, se arreglará por las facturas de consignación, o en su defecto por el juicio de los peritos comerciantes, quienes tomarán por base para esta regulación el precio que valiesen en el puerto donde fueron cargadas, agregando los derechos y gastos causados hasta ponerlos a bordo.

Artículo 800.- Seguro sobre los retornos de un país donde se comercie por permutas

Recayendo el seguro sobre los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por permutas, y no habiéndose fijado en la póliza el valor de las cosas aseguradas, se arreglará por el que tenían los efectos permutados en el puerto de su expedición, añadiendo todos los gastos posteriores.

3. OBLIGACIONES ENTRE EL ASEGURADOR Y EL ASEGURADO

Artículo 801.- Pérdidas que corren por cuenta y riesgo del asegurador
Corren por cuenta y riesgo del asegurador todas las pérdidas y daños que sobrevengan a las cosas aseguradas por varamiento o empeño de la nave, con rotura o sin ella, por tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje, o de buque; por echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del gobierno, retención por orden de potencia extranjera, represalias, y generalmente por todos los accidentes y riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, haciendo necesariamente mención de ellas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.

Artículo 802.- Daños que no corren por cuenta del asegurador

No son de cuenta de los aseguradores los daños que sobrevengan por alguna de las causas siguientes:

Cambio voluntario de ruta, de viaje, o de buque sin consentimiento de los aseguradores;

Separación espontánea de un convoy, habiendo estipulación de ir en conserva con él;

Prolongación de viaje a un puerto más remoto del que se designó en el seguro;

Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza del fletamento, o al conocimiento de los navieros, cargadores y fletadores, y baraterías del capitán o del equipaje, no habiendo pacto expreso en contrario.

Mermas, desperdicios y pérdidas que procedieren del vicio propio de las cosas aseguradas, como no se hubieren comprendido en la póliza por cláusula especial.

Artículo 803.- Casos en que los aseguradores ganan el premio

En cualquiera de los casos de que trata el artículo precedente ganarán los aseguradores el premio, siempre que los objetos asegurados hubieren empezado a correr el riesgo.

Artículo 804.- Daños a la nave por no llevar en regla los documentos

necesarios

No responden los aseguradores de los daños que sobrevengan a la nave por no llevar en regla los documentos que prescriben las ordenanzas marítimas; pero sí de la trascendencia que pueda tener esta falta en el cargamento que vaya asegurado.

Artículo 805.- Gastos que no están obligados a sufragar los aseguradores

Los aseguradores no están obligados a sufragar los gastos de pilotaje y remolque, ni los derechos impuestos sobre la nave o su cargamento.

Artículo 806.- Proporción en que los aseguradores reciben el premio Asegurándose la carga de ida y vuelta, y no trayendo la nave retorno, o trayendo menos de las dos terceras partes de su carga, recibirán solamente los aseguradores las dos terceras partes del premio correspondiente a la vuelta, a no ser que se haya estipulado lo contrario.

Artículo 807.- Pluralidad de aseguradores; satisfacción de las pérdidas a prorrata

Habiéndose asegurado el cargamento del buque por partidas separadas y distintos aseguradores, sin expresarse determinadamente los objetos correspondientes a cada seguro, se satisfarán por todos los aseguradores a prorrata las pérdidas que ocurran en el cargamento, o cualquier porción de él.

Artículo 808.- Diferentes embarcaciones para cargar las cosas aseguradas

Designándose en el seguro diferentes embarcaciones para cargar las cosas aseguradas, será árbitro el asegurado de distribuir las entre éstas según le acomode, o reducirlas a una sola, sin que por esta causa haya alteración en la responsabilidad de los aseguradores.

Artículo 809.- Reducción del número de buques

Contratado el seguro de un cargamento con designación de buque y expresión particular de la cantidad asegurada sobre cada uno de ellos, si el cargamento se redujere a menor número de buques que los designados, se reducirá la responsabilidad de los aseguradores a las cantidades aseguradas sobre los buques que reunieron la carga, y no serán de su cargo las pérdidas que ocurran en los demás; pero tampoco tendrán derecho en este caso a los premios de las cantidades aseguradas sobre los demás buques, cuyos contratos se tendrán por nulos, abonándose a los aseguradores un medio por ciento sobre su importe.

Artículo 810.- Traslado del cargamento de una nave a otra

Trasladándose el cargamento a otra nave después de comenzado el viaje, por haberse inutilizado la designada en la póliza, correrán los riesgos por cuenta de los aseguradores, aun cuando sea de distinto porte y pabellón la nave en que se trasbordó el cargamento.

Si la inhabilitación de la nave ocurriere antes de salir del puerto de la expedición, tendrán los aseguradores la opción de continuar o no

en el seguro, abonando las averías que hayan ocurrido.

Artículo 811.- Plazo durante el cual responden los aseguradores

No fijándose en la póliza el tiempo en que hayan de correr los riesgos por cuenta de los aseguradores, se observará lo dispuesto en el artículo 775 para con los prestadores a riesgo marítimo.

Artículo 812.- Tiempo limitado para el seguro; conclusión de la responsabilidad del asegurador

Cuando se prefije en la póliza un tiempo limitado para el seguro, concluirá la responsabilidad de los aseguradores, transcurrido que sea el plazo aun cuando estén pendientes los riesgos de las cosas aseguradas, sobre cuyas resultas podrá el asegurado celebrar nuevos contratos.

Artículo 813.- Demora involuntaria de la nave en el puerto de salida

La demora involuntaria de la nave en el puerto de su salida no cede en perjuicio del asegurado, y se entenderá prorrogado el plazo designado en la póliza para los efectos del seguro por todo el tiempo que se prolongue aquélla.

Artículo 814.- Reducción del premio del seguro

No se puede exigir reducción del premio del seguro, aun cuando la nave termine su viaje o se alije el cargamento en el puerto más inmediato del designado en el contrato.

Artículo 815.- Variación del rumbo de la nave por fuerza insuperable

La variación que se haga en el rumbo o viaje de la nave por accidente de fuerza insuperable para salvar la misma nave o su cargamento, no exonera a los aseguradores de su responsabilidad.

Artículo 816.- Escalas necesarias para la conservación de la nave y el cargamento

Las escalas que se hagan por necesidad para la conservación de la nave y su cargamento, se entienden comprendidas en el seguro, aunque no se hayan expresado en el contrato, si determinadamente no se excluyeron.

Artículo 817.- Obligaciones del asegurado

El asegurado tiene obligación de comunicar a los aseguradores todas las noticias que reciba sobre los daños o pérdidas que ocurran en las cosas aseguradas.

Artículo 818.- Aseguramiento por parte del capitán; asegurado que navegue con sus propias mercaderías

El capitán que hiciere asegurar los efectos cargados de su cuenta o en comisión, justificará en caso de desgracia a los aseguradores la compra de aquellos, por las facturas de los vendedores, y su embarque y conducción en la nave, por certificación del cónsul de la República o autoridad civil, donde no lo hubiere, del puerto donde cargó, y por los documentos de expedición y habilitación de su aduana.

Esta obligación será extensiva a todo asegurado que navegue con sus propias mercaderías.

Artículo 819.- Aumento del premio del seguro por sobrevenir guerra

Si se hubiere estipulado que el premio del seguro se aumentaría en caso de sobrevenir guerra, y no se hubiere fijado la cuota de este

aumento, se hará su regulación por peritos nombrados por las partes, habida consideración a los riesgos ocurridos, y a los pactos de la póliza del seguro.

Artículo 820.- Restitución gratuita de la nave o su cargamento hecha por los apresadores

La restitución gratuita de la nave o su cargamento hecha por los apresadores al capitán de ella, cede en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligación de parte de los aseguradores a pagar las cantidades que aseguraron.

Artículo 821.- Epoca en que debe hacerse el pago de las cosas aseguradas

Cuando en la póliza no se haya prefijado la época en que el asegurador deba verificar el pago de las cosas aseguradas, o los daños que sean de su cuenta, estará obligado a verificarlo en los diez días siguientes a la reclamación legítima del asegurado.

Artículo 822.- Documentos que deben acompañar toda reclamación
Toda reclamación procedente del contrato del seguro debe ir acompañada de los documentos que justifiquen:

El viaje de la nave;

El embarque de los efectos asegurados;

El contrato de seguro;

La pérdida de las cosas aseguradas.

Estos documentos se comunicarán en caso de controversia judicial a los aseguradores, para que en su vista resuelvan hacer el pago del seguro o hagan su oposición.

Artículo 823.- Demanda contra los aseguradores; contestación; prueba en contrario; pago de la cantidad asegurada; fianza

Los aseguradores podrán contradecir los hechos en que apoye su demanda el asegurado, y se les admitirá prueba en contrario, sin perjuicio del pago de la cantidad asegurada, el que deberá verificarse sin demora, siempre que sea ejecutiva la póliza del seguro, y se presten por el demandante fianzas suficientes que respondan en su caso de la restitución de la cantidad percibida.

Artículo 824.- Pago de la cantidad asegurada; subrogación de derechos
Pagando el asegurador la cantidad asegurada, se subroga en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que le competan sobre los que por dolo o culpa causaron la pérdida de los efectos que aseguró.

4. DE LOS CASOS EN QUE SE ANULA, RESCINDE O MODIFICA EL CONTRATO DE SEGURO

Artículo 825.- Contratos nulos

Será nulo el seguro que se contraiga sobre:

El flete del cargamento existente a bordo;

Las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento;

Los sueldos de la tripulación;

Las cantidades tomadas a la gruesa;

Los premios de los préstamos hechos a la gruesa;

La vida de los pasajeros o de los individuos del equipaje;

Los géneros de ilícito comercio.

Artículo 826.- Asegurador declarado en quiebra; derecho del asegurador cuando no haya recibido el premio

Si el asegurador fuere declarado en quiebra, pendiente el riesgo de las cosas aseguradas, podrá el asegurado exigirle fianzas; y no dándosele, bien por el mismo quebrado o por los administradores de su quiebra, en el término de los tres días siguientes al requerimiento que se les haga para darlas, se rescindirá el contrato.

El asegurador tiene el mismo derecho sobre el asegurado cuando no haya recibido el premio del seguro.

Artículo 827.- Falsedad cometida por el asegurado

Siempre que por el conocimiento de las cosas aseguradas se hallare que el asegurado cometió falsedad a sabiendas en cualquiera de las cláusulas de la póliza, se tendrá por nulo el seguro, observándose en cuanto a la inexactitud de la evaluación de las mercaderías lo prescrito en el artículo 796.

Artículo 828.- Dueño de las cosas aseguradas perteneciente a nación enemiga; nave dedicada al contrabando

Igualmente es nulo el seguro cuando se justifique que el dueño de las cosas aseguradas pertenece a nación enemiga, o que recae sobre nave ocupada habitualmente en el contrabando, y que el daño que le sobrevino fue efecto de haberlo hecho.

Artículo 829.- No verificación del viaje; variación para distinto punto

Dejando de verificarse el viaje antes de hacerse la nave a la vela, o variándose para distinto punto, será nulo el seguro, aun cuando esto suceda por culpa o arbitrariedad del asegurado.

Artículo 830.- Transcurso de un año sin emprender viaje

También se anula el seguro hecho sobre un buque que después de firmada la póliza permanezca un año sin emprender el viaje.

En el caso de esta disposición y de los tres artículos anteriores tendrá derecho el asegurador al abono del medio por ciento sobre la cantidad asegurada.

Artículo 831.- Pluralidad de seguros sobre un mismo cargamento

Si se hubieren hecho sin fraude diferentes contratos de seguros sobre un mismo cargamento, subsistirá únicamente el primero, con tal que cubra todo su valor. Los aseguradores de los contratos posteriores quedarán quitos de sus obligaciones, y percibirán un medio por ciento de la cantidad asegurada.

No cubriéndose por el primer contrato el valor íntegro de la carga, recaerá la responsabilidad del excedente sobre los aseguradores que contrataron posteriormente, siguiéndose el orden de sus fechas.

Artículo 832.- Requisitos para que el asegurado se exonere de pagar los premios

El asegurado no se exonerará de pagar todos los premios de los diferentes seguros que hubiere contratado, si no intimare a los

aseguradores postergados la invalidación de sus contratos antes que la nave y el cargamento hayan llegado al puerto de su destino.

Artículo 833.- Seguro de fecha posterior al arribo de las cosas al puerto de consignación o al día en que se hubieren perdido

Será nulo todo seguro que se haga en fecha posterior al arribo de las cosas aseguradas al puerto de su consignación, igualmente que al día en que se hubieren perdido, siempre que pueda presumirse legalmente que la parte interesada en el acaecimiento tenía noticia de él antes de celebrar el contrato.

Artículo 834.- Presunción de que la parte interesada tenía conocimiento del arribo o pérdida de los bienes, antes de celebrar el contrato

Tiene lugar aquella presunción, sin perjuicio de otras pruebas, cuando hayan transcurrido, desde que aconteciere el arribo o pérdida hasta la fecha del contrato, tantas horas cuantas leguas legales de medida española haya por el camino más corto desde el sitio en que se verificó el arribo o la pérdida hasta el lugar donde se contrató el seguro.

Artículo 835.- Inadmisibilidad de la presunción de que el asegurado sabía la pérdida de la nave, o el asegurador su arribo, antes de firmar el contrato

Conteniendo la póliza de seguro la cláusula de que se hace sobre buenas o malas noticias, no se admitirá la presunción de que habla el artículo anterior, y subsistirá el seguro como no se pruebe plenamente que el asegurado sabía la pérdida de la nave, o el asegurador su arribo antes de firmar el contrato.

Artículo 836.- Fraude; sanciones

El asegurador que haga el seguro con conocimiento del salvamento de las cosas aseguradas, perderá el derecho al premio del seguro, y será multado en la quinta parte de la cantidad que hubiere asegurado.

Estando el fraude de parte del asegurado, no le aprovechará el seguro, y además pagará al asegurador el premio convenido en el contrato, y se le multará en la quinta parte de lo que aseguró.

El uno como el otro estarán también sujetos a las penas a que haya lugar, según las disposiciones de las leyes criminales sobre las estafas.

Artículo 837.- Pluridad de aseguradores; fraude; asegurador de buena fe

Siendo muchos los aseguradores en un seguro que se hubiere hecho con fraude, y hallándose entre ellos algunos que lo hayan contratado de buena fe, percibirán sus premios por entero del asegurador fraudulento, sin que nada tenga que satisfacerles el asegurado.

Artículo 838.- Aseguramiento por cuenta de otro; conocimiento de que las cosas estaban perdidas; responsabilidad

El comisionado que hiciere asegurar por cuenta de otro con conocimiento de que las cosas aseguradas estaban perdidas, tendrá igual responsabilidad que si hubiera hecho el seguro por cuenta propia.

Artículo 839.- Inocencia del comisionado

Si el comisionado estuviere inocente del fraude del propietario, recaerán sobre éste las penas, quedando siempre a su cargo abonar a los aseguradores el premio convenido.

5. ABANDONO DE LAS COSAS ASEGURADAS

Artículo 840.- Facultad del asegurado

El asegurado puede en los casos determinados expresamente por la ley hacer abandono de las cosas aseguradas, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigiendo de éstos las cantidades que aseguraron sobre ellas.

Artículo 841.- Casos en que tiene lugar el abandono

El abandono tiene lugar en los casos de:

Apresamiento;

Nafragio;

Rotura o varamiento de la nave que la inhabilite para navegar;

Embargo o detención por orden del gobierno propio o extranjero;

Pérdida total de las cosas aseguradas;

Deterioración de las mismas que disminuya su valor en las tres cuartas partes a lo menos de su totalidad;

Todos los demás daños se reputan averías, y se soportarán por quien corresponda, según los términos en que se haya contratado el seguro.

Artículo 842.- Requisito para que prospere la acción de abandono

La acción de abandono no compete sino por pérdidas ocurridas después de comenzado el viaje.

Artículo 843.- Abandono parcial o condicional

El abandono no puede ser parcial ni condicional, sino que han de comprenderse en él todos los efectos asegurados.

Artículo 844.- Término para notificar el abandono

No será admisible el abandono si no se hace saber a los aseguradores dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que se recibió la noticia de la pérdida acaecida en los puertos y costas de la América española en el Pacífico, así como en los puertos y costas de las Antillas y de la América del Norte en el Atlántico. Este término será de un año para las pérdidas que sucedan en los puertos de Europa, costa oriental de la América del Sur y occidental del Africa; y será de dos sucediendo en cualquier otra parte del mundo más lejana.

Artículo 845.- Término en casos de apresamiento

Con respecto a los casos de apresamiento, correrán los términos prefijados en el artículo anterior desde que se recibió la noticia de haber sido conducida la nave a cualquiera de los puertos situados en alguna de las costas mencionadas.

Artículo 846.- Momento a partir del cual se tiene por recibida la notificación

Tendráse por recibida la noticia para la prescripción de los plazos que se han prefijado, desde que se haga notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, o se le pruebe por cualquier modo legal

que le dieron aviso del suceso el capitán, el consignatario, o cualquier otro corresponsal suyo.

Artículo 847.- Renuncia de términos

Queda al arbitrio del asegurado renunciar el trascurso de estos plazos y hacer el abandono o exigir las cantidades aseguradas desde que pudo hacer constar la pérdida de los efectos que hizo asegurar.

Artículo 848.- Trascurso de un año sin tener noticias de la nave

Después que haya transcurrido un año sin recibirse noticias de la nave en los viajes ordinarios, o dos en los largos, podrá el asegurado hacer el abandono y pedir a los aseguradores el pago de los efectos comprendidos en el seguro, sin necesidad de probar su pérdida.

Este derecho debe ejercerse en los mismos plazos prefijados en el artículo 844.

Artículo 849.- Viajes largos

Se reputan viajes largos para la aplicación del artículo precedente todos los que no sean para cualquiera de los puertos de la América española en el Pacífico, Antillas y América del Norte en el Atlántico.

Artículo 850.- Abandono cuando el seguro es por tiempo limitado

No obstará que el seguro se haya hecho por tiempo limitado para que pueda hacerse el abandono, cuando en los plazos determinados en el artículo 848 no se hubiere recibido noticia de la nave, salva la prueba que puedan hacer los aseguradores de que la pérdida ocurrió después de haber expirado su responsabilidad.

Artículo 851.- Declaraciones necesarias al hacer el abandono

Al tiempo de hacer el asegurado el abandono, debe declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados a la gruesa sobre ellos, y hasta que haya hecho esta declaración no empezará a correr el plazo en que deba ser reintegrado del valor de los efectos.

Artículo 852.- Fraude en la declaración

Si cometiere el asegurado fraude en la declaración que prescribe el artículo precedente, perderá todos los derechos que le competían por el seguro, sin dejar de ser responsable a pagar los préstamos que hubiese tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.

Artículo 853.- Consecuencias del abandono

Admitido el abandono, o declarándose válido en juicio, se trasfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas, correspondiéndole las mejoras o perjuicios que en ellas sobrevengan desde el momento en que se propuso el abandono.

Artículo 854.- Regreso de la nave después del abandono

El regreso de la nave, después de admitido el abandono, no exonera a los aseguradores del pago de los efectos abandonados.

Artículo 855.- Bienes que comprende el abandono

Se comprende en el abandono de la nave el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipación, y se considerará como pertenencia de los aseguradores, bajo la reserva del

derecho que compete a los prestadores a la gruesa, al equipaje por sus sueldos, y al acreedor que hubiere hecho anticipaciones para habilitar la nave o para cualesquiera gastos causados en el último viaje.

Artículo 856.- Personas que pueden hacer el abandono

El abandono de las cosas aseguradas no puede hacerse sino por el mismo propietario, por el comisionado que hizo el seguro, o por otra persona especialmente autorizada por el mismo propietario.

Artículo 857.- Rescate de las cosas aseguradas en caso de apresamiento

En caso de apresamiento de la nave, pueden el asegurado y el capitán en su ausencia, proceder por sí al rescate de las cosas comprendidas en el seguro, sin concurrencia del asegurador, ni esperar instrucciones suyas, cuando no haya tiempo para exigir las, quedando en la obligación de hacerle notificar el convenio hecho desde luego que haya ocasión para verificarlo.

Artículo 858.- Aceptación o renuncia del convenio

El asegurador podrá aceptar o renunciar el convenio celebrado por el capitán o el asegurado, intimando a éste su resolución en las veinte y cuatro horas siguientes a la notificación del convenio.

Aceptándolo entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y continuarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme a los pactos de la póliza del seguro.

Desaprobando el convenio, ejecutará el pago de la cantidad asegurada y no conservará derecho alguno sobre los efectos rescatados.

Si no manifestare su resolución en el término prefijado, se entenderá que ha renunciado al convenio.

Artículo 859.- Represa de la nave; reintegro del asegurado en la propiedad de los bienes

Cuando por efecto de haberse represado la nave, se reintegrase el asegurado en la propiedad de sus efectos, se tendrán por avería todos los perjuicios y gastos causados por su pérdida, y será de cuenta del asegurador satisfacerlos.

Artículo 860.- Posesión de los bienes en manos de un tercero como consecuencia de la represa

Si a consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados a la posesión de un tercero, podrá el asegurado usar del derecho de abandono.

Artículo 861.- Obligaciones del asegurado en caso de naufragio y apresamiento; gastos hechos en el recobro

En los casos de naufragio y apresamiento tiene obligación el asegurado de hacer las diligencias que permitan las circunstancias para salvar o recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le compete hacer su tiempo.

Los gastos legítimos hechos en el recobro, serán de cuenta de los aseguradores hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salven, sobre los cuales se harán efectivos por los trámites de derecho en defecto de pago.

Artículo 862.- Inhabilitación para navegar; inadmisibilidad del abandono

No se admitirá el abandono por causa de inhabilitación para navegar, siempre que el daño ocurrido en la nave fuere tal que se la pueda rehabilitar para su viaje.

Artículo 863.- Rehabilitación de la nave; gastos que deben pagar los aseguradores

Verificándose la rehabilitación, responderán solamente los aseguradores de los gastos ocasionados por el encalle u otro daño que la nave hubiere recibido.

Artículo 864.- Inhabilitación absoluta del buque para la navegación
Quedando absolutamente inhabilitado el buque para la navegación, se practicarán por los interesados en el cargamento que se hallen presentes, o en ausencia de ellos por el capitán, todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino.

Artículo 865.- Riesgos del trasbordo y del nuevo viaje
Correrán de cuenta del asegurador los riesgos del trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se alijen los efectos en el lugar designado en la póliza del seguro.

Artículo 866.- Gastos por los que responden los aseguradores
Asímismo son responsables los aseguradores de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, excedente de flete, y todos los demás gastos causados para trasbordar el cargamento.

Artículo 867.- Falta de nave para el transporte de los bienes asegurados

Si no se hubiere encontrado nave para trasportar hasta su destino los efectos asegurados, podrá el propietario hacer el abandono.

Artículo 868.- Términos para evacuar el trasbordo y conducción de los efectos

Los aseguradores tienen para evacuar el trasbordo y conducción de los efectos el término de seis meses, si la inhabilitación de la nave hubiere ocurrido en los mares que circundan las costas occidentales de la América desde Valparaíso hasta las Californias, y de los que circundan las costas orientales desde el Orinoco hasta Nueva York, y un año si se hubiere verificado en lugar más apartado, contándose estos plazos desde el día en que se les hubiere intimado por el asegurado el acaecimiento.

Artículo 869.- Interrupción del viaje por embargo o detención forzada de la nave

En caso de interrumpirse el viaje del buque por embargo o detención forzada, lo comunicará el asegurado a los aseguradores luego que llegue a su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan transcurrido los mismos plazos prefijados en el artículo anterior.

Los asegurados están obligados a prestar a los aseguradores los auxilios que estén en su mano para conseguir que se alce el embargo, y deberán hacer por sí mismos las gestiones convenientes a este fin, en

caso de que por hallarse los aseguradores en país remoto no puedan obrar desde luego de común acuerdo.

TITULO IV
DE LOS RIESGOS Y DAÑOS DEL COMERCIO MARITIMO
Sección I
De las Averías

Artículo 870.- Concepto legal

Son averías en acepción legal:

- 1) Todo gasto extraordinario y eventual que sobreviene durante el viaje de la nave para la conservación de ésta, de su cargamento o de ambas cosas juntamente;
- 2) Los daños que sufre la embarcación desde que se haga a la vela en el puerto de su expedición, 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 a donde fuere consignado.

Artículo 871.- Responsabilidad según la clase de avería

La responsabilidad de dichos gastos y daños se decide por reglas distintas, según el carácter que tengan las averías, de ordinarias, simples o particulares, y gruesas o comunes.

Artículo 872.- Gastos menudos; indemnización

Los gastos que ocurren en la navegación, conocidos con el nombre de menudos, pertenecen a la clase de averías ordinarias, las cuales son de cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el capitán, abonándosele la indemnización que se hubiere pactado en la póliza de fletamento o en los conocimientos.

Si no se hubiere pactado indemnización especial y determinada por estas averías, se entienden comprendidas en el precio de los fletes, y no tendrá derecho el naviero a reclamar cantidad alguna por ellas.

Artículo 873.- Gastos que se consideran menudos

Se consideran gastos menudos o de avería ordinaria comprendidos en la disposición del artículo anterior:

- 1) Los pilotajes de costas y puertos;
- 2) Los gastos de lanchas y remolques;
- 3) El derecho de bolisa, de piloto mayor, anclaje, visita y demás llamados de puerto;
- 4) Los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro gasto común a la navegación que no sea de los extraordinarios y eventuales.

Artículo 874.- Averías simples o particulares; responsable

Los gastos y daños que se comprenden bajo el nombre de averías simples o particulares, se soportarán por el propietario de la cosa que ocasionó el gasto o recibió el daño.

Artículo 875.- Gastos y daños que se consideran averías simples o particulares

Pertenecen a la clase de averías simples o particulares:

- 1) Los daños que sobrevienen al cargamento desde su embarque hasta su descarga por vicio propio de las cosas, por accidente de mar, o por efecto de fuerza insuperable, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos;
- 2) El daño que sobrevenga en el casco del buque, sus aparejos arcos y pertrechos por cualquiera de las mismas tres causas indicadas, y los gastos que se causaren para salvar estos efectos o reponerlos;
- 3) Los sueldos y alimentos de la tripulación de la nave que fuere detenida o embargada por orden legítima o fuerza insuperable, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje;
- 4) Los gastos que hiciere la nave para arribar a un puerto con el fin de reparar su casco o arcos, o para aprovisionarse;
- 5) El menor valor que hayan producido los géneros vendidos por el capitán en una arribada forzada para pago de alimentos y salvarse la tripulación, o para cubrir cualquier otra de las necesidades que ocurran en el buque;
- 6) El sustento y salarios de la tripulación mientras la nave está en cuarentena;
- 7) El daño que reciban el buque o el cargamento por el choque o amarramiento con otro, siendo éste casual e inevitable: cuando alguno de los capitanes sea culpable de este accidente, será de su cargo satisfacer todo el daño que hubiere ocasionado;
- 8) Cualquier perjuicio que resulte al cargamento por descuido, faltas o baraterías del capitán o de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario a la indemnización competente contra el capitán, la nave y el flete.

Se clasificarán además como averías simples o particulares todos los gastos y perjuicios causados en la nave o en su cargamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el mismo buque y su carga.

Artículo 876.- Averías gruesas o comunes

Averías gruesas o comunes son generalmente todos los daños y gastos que se causan deliberadamente para salvar el buque, su cargamento o algunos efectos de un riesgo conocido y efectivo.

Salva la aplicación de esta regla general en los casos que ocurran, se declaran especialmente correspondientes a esta clase de averías:

- 1) Los efectos o dinero que se entreguen por vía de composición para rescatar la nave y su cargamento que hubieren caído en poder de enemigos o de piratas;
- 2) Las cosas que se arrojen al mar para aligerar la nave, ya pertenezcan al cargamento o al buque y su tripulación, y al daño que de esta operación resulte a las que se conserven en la nave;
- 3) Los mástiles que de propósito se rompan e inutilicen;
- 4) Los cables que se corten y las áncoras que se abandonen para salvar el buque en caso de tempestad o de riesgo de enemigos;
- 5) Los gastos de alijo o trasbordo, de una parte del cargamento

para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto o rada con el fin de salvarlo de riesgo de mar o de enemigos, y el perjuicio que de ello resulte a los efectos alijados o traspordados;

6) El daño que se cause a algunos efectos del cargamento de resultas de haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobrar;

7) Los gastos que se hagan para poner a flote una nave que de propósito se hubiere hecho encallar con objeto de salvarla de los mismos riesgos;

8) El daño causado a la nave que fuere necesario abrir, romper o agujerear de propósito para extraer y salvar los efectos de su cargamento;

9) La curación de los individuos de la tripulación que hayan sido heridos o estropeados defendiendo la nave, y los alimentos de éstos mientras estén dolientes por estas causas;

10) Los salarios que devengue cualquier individuo de la tripulación que estuviere detenido en rehenes por enemigos o piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión hasta restituirse al buque o a su domicilio, si no pudiere incorporarse en él;

11) El salario y sustento de la tripulación del buque, cuyo fletamento estuviere ajustado por meses durante el tiempo que permaneciere embargado o detenido por orden o fuerza insuperable, o para reparar los daños a que deliberadamente se hubiere expuesto para provecho común de todos los interesados;

12) El menoscabo que resultare en el valor de los géneros que en una arribada forzosa haya sido necesario vender a precios bajos para reparar el buque del daño recibido por cualquier accidente que pertenezca a la clase de averías gruesas.

Artículo 877.- Personas que deben contribuir al importe de las averías gruesas o comunes

Al importe de las averías gruesas o comunes contribuyen todos los interesados en la nave y cargamento existente en ella, al tiempo de correrse el riesgo de que proceda la avería.

Artículo 878.- Consulta para resolver las averías comunes

El capitán no puede resolver por sí solo los daños y gastos que pertenecen a la clase de averías comunes, sin consultar a los oficiales de la nave y los cargadores que se hallen presentes, o a sus sobrecargos. Si éstos se opusieren a las medidas que el capitán con su segundo, si lo tuviese, y el piloto, hallaren necesarias para salvar la nave, podrá el capitán proceder a ejecutarlas bajo su responsabilidad, no obstante la contradicción, quedando a salvo el derecho de los perjudicados para deducirlo a su tiempo en el tribunal competente contra el capitán que en estos casos hubiese procedido con dolo, ignorancia o descuido.

Artículo 879.- Falta de consulta; casos de urgencia

Cuando hallándose presentes los cargadores no sean consultados para la resolución que previene el artículo precedente, quedarán exonerados de contribuir a la avería común, recayendo sobre el capitán la parte que a éstos correspondería satisfacer, a menos que por la urgencia del caso hubiere faltado al capitán tiempo y ocasión para explorar la voluntad de los cargadores antes de tomar por sí disposición alguna.

Artículo 880.- Resolución para sufragar las averías comunes; acta

La resolución adoptada para sufragar los daños o gastos de las averías comunes se extenderá en el libro de la nave, con expresión de las razones que la motivaron, de los votos que se hubieren dado en contrario, y los fundamentos que hubieren expuesto los votantes. Esta acta se firmará por todos los concurrentes que sepan hacerlo, y se extenderá antes de procederse a la ejecución de lo resuelto, si hubiere tiempo para ello; y en caso de no haberlo, en el primer momento en que pueda verificarse.

El capitán entregará copia de la deliberación a la autoridad judicial en negocios de comercio del primer puerto donde arribe, afirmando bajo juramento que los hechos contenidos en ella son ciertos.

Artículo 881.- Arrojamiento de la carga al mar

Cuando se haya de arrojar al mar alguna parte del cargamento, se comenzará por las cosas más pesadas y de menos valor; y en las de igual clase serán arrojadas primero las que se hallen en el primer puente, siguiendo el orden que determine el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave.

Existiendo alguna parte del cargamento sobre el combés de la nave, será ésta lo primero que se arroje al mar.

Artículo 882.- Deliberación de arrojar el cargamento al mar; acta

A continuación del acta que contenga la deliberación de arrojar al mar la parte del cargamento que se haya graduado necesaria, se anotarán cuáles han sido los efectos arrojados; y si algunos de los conservados hubieren recibido daño por consecuencia directa de la echazón, se hará también mención de ellos.

Artículo 883.- Pérdida de la nave; obligaciones

Si la nave se perdiere, no obstante la echazón de una parte de su cargamento, cesa la obligación de contribuir al importe de la avería gruesa; y los daños y pérdidas ocurridas se estimarán como averías simples o particulares a cargo de los interesados en los efectos que las hubieren sufrido.

Artículo 884.- Pérdida de la nave después de la avería gruesa

Cuando después de haberse salvado la nave del riesgo que dio lugar a la avería gruesa, pereciere por otro accidente ocurrido en el progreso de su viaje, subsistirá la obligación de contribuir a la avería común los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado después de perdida la nave, según el valor que les corresponda atendido su estado, y con deducción de los gastos hechos para salvarlos.

Artículo 885.- Justificación de las pérdidas y gastos de la avería

común

La justificación de las pérdidas y gastos que constituyan la avería común, se hará en el puerto de la descarga a solicitud del capitán, y con citación y audiencia instructiva de todos los interesados presentes o de sus consignatarios.

Artículo 886.- Reconocimiento y liquidación de la avería por parte de peritos

El reconocimiento y liquidación de la avería y su importe se verificará por peritos, que, a propuesta de los interesados o sus representantes, o bien de oficio, si éstos no lo hiciesen, nombrará el tribunal de comercio del puerto de la descarga, haciéndose ésta en territorio de la república.

Si se hiciere en país extranjero competará este nombramiento al cónsul de la república y en defecto de haberlo a la autoridad judicial que conozca de los negocios mercantiles.

Artículo 887.- Juramento de los peritos

Los peritos aceptarán el nombramiento, y prestarán juramento de desempeñar fiel y legalmente su encargo.

Artículo 888.- Fijación del precio de las mercaderías perdidas y aparejos de la nave

Las mercaderías perdidas se estimarán según el precio que tendrían corrientemente en el lugar de la descarga, con tal que consten de los conocimientos sus especies y calidad respectiva.

No siendo así se estará a lo que resulte de la factura de compra librada en el puerto de expedición, agregando al importe de ésta los gastos y fletes causados posteriormente.

Los palos cortados, velas, cables y demás aparejos que se inutilizaron para salvar la nave, se apreciarán por el valor que tuviesen al tiempo de la avería según su estado de servicio.

Artículo 889.- Requisito para que los efectos perdidos o deteriorados tengan lugar en el cómputo de la avería común

Para que los efectos del cargamento perdidos o deteriorados tengan lugar en el cómputo de la avería común, es indispensable circunstancia que se trasporten con los debidos conocimientos: de lo contrario será su pérdida o desmejora de cuenta de los interesados, sin que por esta razón dejen de contribuir en el caso de salvarse, como todo lo demás del cargamento.

Artículo 890.- Efectos que no se computan en la avería común

Tampoco se computarán en la avería común los efectos cargados sobre el combés de la nave que se arrojen o dañen, no obstante que estarán también sujetos a la contribución de la avería si se salvaran.

El fletante y el capitán responderán de los perjuicios de la echazón a los cargadores de los efectos arrojados, si su colocación en el combés se hubiere hecho arbitrariamente y sin consentimiento de éstos.

Artículo 891.- Mercaderías recobradas después de arrojadas al mar

Las mercaderías arrojadas al mar que fuesen recobradas después, no entran tampoco en el cómputo de la avería común, sino en la parte que se regule haber desmerecido, y lo que importen los gastos hechos para recobrarlas; y si antes de hacerse el recobro se hubieren incluido en la masa común de la avería, dándose su importe a los propietarios, deberán éstos devolver lo percibido, reteniendo solamente lo que les corresponda por razón de la desmejora y gastos.

Artículo 892.- Pérdida de efectos trasbordados a barcas o lanchas
En caso de perderse los efectos del cargamento, que para aligerar el buque por causa de tempestad, o para facilitar su entrada en un puerto o rada, se trasbordasen a barcas o lanchas, se comprenderá su valor en la masa que a de contribuir a la avería común con arreglo a lo dispuesto en el artículo 876.

Artículo 893.- Reparto proporcional de la cantidad a que ascienda la avería gruesa

La cantidad, a que según la regulación de los peritos, ascienda la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes por la persona que nombre al intento el tribunal que conozca de la liquidación de la avería.

Artículo 894.- Reglas para fijar la proporción

Para fijar la proporción en que se debe hacer el repartimiento, se graduará el valor de la parte del cargamento salvada del riesgo, y el que corresponda a la nave.

Artículo 895.- Justiprecio de la nave y del cargamento

Los efectos del cargamento se estimarán por el precio que tengan en el puerto de la descarga.

Las mercaderías perdidas entrarán a contribuir por el mismo valor que se les haya considerado en la regulación de la avería.

El buque con sus aparejos se apreciará igualmente según el estado en que se hallen.

Tanto el justiprecio de la nave como el de los efectos de su cargamento, se ejecutará por peritos nombrados en la forma que previene el artículo 886.

Artículo 896.- Valor accesorio de la nave; fletes devengados durante el viaje

Se tendrá por valor accesorio de la nave para la contribución de la avería el importe de los fletes devengados en el viaje, con descuento de los salarios del capitán y la tripulación.

Artículo 897.- Inspección material de las mercaderías salvadas.

Para el justiprecio de las mercaderías salvadas, se estará a la inspección material de ellas, y no a lo que resulte de los conocimientos, a menos que las partes se conformen en referirse a éstos.

Artículo 898.- Bienes que no contribuyen a la avería gruesa

No contribuyen a la avería gruesa las municiones de guerra y de boca de la nave, ni las ropas y vestidos de uso del capitán, oficiales y equipaje que hubieren ya servido.

Artículo 899.- Ropas y vestidos de los cargadores, sobrecargos y pasajeros

Se exceptúan también de la contribución a la avería común las ropas y vestidos del mismo género pertenecientes a los cargadores, sobrecargo y pasajeros que se hallen a bordo de la nave, en cuanto no exceda el valor de los efectos de esta especie que a cada uno corresponda del que se dé a los de igual clase que el capitán salve de la contribución.

Artículo 900.- Efectos arrojados

Los efectos arrojados no contribuyen al pago de las averías comunes que ocurran a las mercaderías salvadas en riesgo diferente y posterior.

Artículo 901.- Repartimiento de la avería gruesa

El repartimiento de la avería gruesa no será ejecutivo hasta que lo apruebe el tribunal que conozca de su liquidación, y éste procederá para darla con audiencia instructiva de los interesados presentes o sus legítimos representantes.

Artículo 902.- Responsabilidad del capitán en el repartimiento

El capitán debe hacer efectivo el repartimiento, y es responsable a los dueños de las cosas averiadas, de la morosidad o negligencia que tenga en ello.

Artículo 903.- Falta de pago de las cuotas de los contribuyentes

Si los contribuyentes no satisficieren las cuotas respectivas dentro de tercero día después de aprobado el repartimiento, se procederá a solicitud del capitán contra los efectos salvados hasta hacerlas efectivas sobre sus productos.

Artículo 904.- Retardo en la entrega de los efectos salvados

El capitán podrá diferir la entrega de los efectos salvados hasta haberse pagado la contribución, si el interesado en recibirlos no diere fianza de su valor.

Artículo 905.- Requisito para la admisibilidad de la demanda de averías

Para que sea admisible la demanda de averías, es necesario que el importe de ésta sea superior a la centésima parte del valor común de la nave y su cargamento.

Artículo 906.- Convenios sobre las averías

Las disposiciones de ese título no obstarán para que las partes hagan los convenios especiales que tengan a bien sobre las responsabilidad, liquidación y pago de las averías, en cuyo caso se observarán éstos puntualmente, aun cuando se aparten de las reglas que van establecidas.

Artículo 907.- Echada a pique de un buque para cortar un incendio

Si para cortar un incendio en algún puerto o rada se mandase echar a pique algún buque como medida necesaria para salvar los demás, se considerará esta pérdida como avería común, a que contribuirán los demás buques salvados.

Sección II

De las Arribadas Forzosas

Artículo 908.- Causas justas de arribada

Serán justas causas de arribada a distinto punto del prefijado para el viaje de la nave:

- 1) La falta de víveres;
- 2) El temor fundado de enemigos y piratas;
- 3) Cualquier accidente en el buque que lo inhabilite para continuar la navegación.

Artículo 909.- Junta de oficiales de la nave; votos; acta
Ocurriendo cualquiera de estos motivos que obligue a la arribada, se examinará y calificará en junta de los oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva por la pluralidad de votos, de que se hará expresa e individual mención en el acta que se extenderá en el registro correspondiente, firmándola todos los que sepan hacerlo. El capitán tendrá voto de calidad; y los interesados en el cargamento que se hallen presentes, asistirán también a la junta sin voto en ella y sólo para instruirse de la discusión y hacer las reclamaciones y protestas convenientes a sus intereses, que se insertarán también literalmente en la misma acta.

Artículo 910.- Gastos de la arribada forzosa
Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero o fletante.

Artículo 911.- Responsabilidad por los perjuicios de la arribada
No tendrán el naviero ni el capitán responsabilidad alguna de los perjuicios que pueden seguirse a los cargadores de resultas de la arribada, como ésta sea legítima; pero sí la tendrán mancomunadamente siempre que no lo sea.

Artículo 912.- Arribada forzosa legítima
Tendrán por legítima toda arribada forzosa que no proceda de dolo, negligencia e imprevisión culpable del naviero o del capitán.

Artículo 913.- Arribadas ilegítimas
No se considerará legítima la arribada en los casos siguientes:

- 1) Procediendo la falta de víveres de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario para el viaje según uso y costumbre de la navegación o de que se hubiesen perdido y corrompido por mala colocación o descuido en su buena custodia y conservación;
- 2) Si el riesgo de enemigos o piratas no hubiese sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables;
- 3) Cuando el descalabro que la nave hubiere padecido tenga origen de no haberla reparado, pertrechado, equipado y dispuesto competentemente para el viaje que iba a emprender;
- 4) Siempre que el descalabro provenga de alguna disposición desacertada del capitán, o de no haber tomado las que convenían para evitarlo.

Artículo 914.- Descarga en el puerto de arribada; requisitos
Sólo se procederá la descarga en el puerto de arribada cuando sea de indispensable necesidad hacerla para practicar las reparaciones que

el buque necesite, o para evitar daño y avería en el cargamento. En ambos casos debe preceder a la descarga la autorización del tribunal o autoridad que conozca de los asuntos mercantiles. En puerto extranjero, donde haya cónsul de la república, será de su cargo dar esta autorización.

Artículo 915.- Custodia del cargamento; responsabilidad del capitán
El capitán tiene a su cargo la custodia del cargamento que se desembarque, y responde de su conservación, fuera de los accidentes de fuerza insuperable.

Artículo 916.- Averías en el cargamento
Reconociéndose en el puerto de la arribada que alguna parte del cargamento ha padecido avería, hará el capitán su declaración a la autoridad que conozca de los negocios de comercio, dentro de las veinticuatro horas, y se conformará a las disposiciones que dé sobre los géneros averiados el cargador o cualquier representante de éste que se halle presente.

Artículo 917.- Reconocimiento de los efectos por peritos o el agente consular; resolución del tribunal
No hallándose en el puerto el cargador ni persona que lo represente, se reconocerán los géneros por peritos nombrados por los jueces de comercio, o el agente consular en su caso, los cuales declararán la especie de daño que hubieren encontrado en los efectos reconocidos, los medios de repararlo o de evitar al menos su aumento o propagación, y si podrá ser o no conveniente su reembarque y conducción al puerto donde estuvieren consignados.

En vista de la declaración de los peritos, proveerá el tribunal lo que estime más útil a los intereses del cargador, y el capitán pondrá en ejecución lo decretado, quedando responsable de cualquier infracción o abuso que se cometa.

Artículo 918.- Venta de los efectos averiados
Se podrá vender con intervención judicial y en pública subasta la parte de los efectos averiados que sea necesaria para cubrir los gastos que exija la conservación de los restantes, en caso que el capitán no pudiese suplirlos de la caja del buque, ni hallare quién los prestase a la gruesa.

Tanto el capitán como cualquier otro que haga la anticipación, tendrá derecho al rédito legal de la cantidad que anticipe, y a su reintegro sobre el producto de los mismos géneros con preferencia a los demás acreedores de cualquier clase que sean sus créditos.

Artículo 919.- Imposibilidad de conservar los géneros averiados
No pudiendo conservarse los géneros averiados sin riesgo de perderse, ni permitiendo su estado que se dé lugar a que el cargador o su consignatario den por sí las disposiciones que más les conviniesen, se procederá a venderlos con las mismas solemnidades prescritas en el artículo anterior, depositándose su importe, deducidos los gastos y fletes, a disposición de los cargadores.

Artículo 920.- Cesación del motivo de la arribada forzosa
Cesando el motivo que obligó a la arribada forzosa, no podrá el capitán diferir la continuación de su viaje, y será responsable de los perjuicios que ocasione por dilación voluntaria.

Artículo 921.- Arribada por temor a enemigos o piratas; deliberación sobre la salida de la nave

Si la arribada se hubiere hecho por temor de enemigos o piratas, se deliberará la salida de la nave en junta de oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los mismos términos que para acordar las arribadas previene el artículo 909.

Sección III De los Naufragios

Artículo 922.- Pérdidas y desmejoras

Encallando o naufragando la nave, sus dueños y los interesados en el cargamento sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles los restos de ellas que puedan salvarse.

Artículo 923.- Naufragio por culpa o dolo del capitán o su piloto

Cuando el naufragio proceda de malicia, descuido o ignorancia del capitán o su piloto, podrán los navieros y cargadores usar del derecho de indemnización que pueda competirles en virtud de lo que se dispone en los artículos 623 y 640.

Artículo 924.- Buque no preparado para navegar; responsabilidad del naviero

Probando los cargadores que el naufragio ha procedido de que el buque no se hallaba suficientemente reparado y pertrechado para navegar cuando se emprendió el viaje, será de cargo del naviero la indemnización de los perjuicios causados al cargamento de resultas del naufragio.

Artículo 925.- Efectos salvados; gastos por los que responden

Los efectos salvados del naufragio están obligados especialmente a los gastos expendidos para salvarlos, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacérseles la entrega de ellos, o se deducirá con preferencia a cualquier obligación del producto de su venta.

Artículo 926.- Naufragio de una nave que va en convoy o en conserva de éste

Naufragando una nave que va en convoy o en conserva de éste, se repartirá la parte de su cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse entre los demás buques, habiendo cavidad en ellos para recibirlos, y en proporción a la que cada uno tenga expedita. Si algún capitán lo rehusare sin justa causa, el capitán náufrago protestará contra él ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, y en el primer puerto ratificará la protesta dentro de las veinticuatro horas, incluyéndola en el expediente justificativo que debe promover, según lo dispuesto en el artículo 598.

Artículo 927.- Imposibilidad de trasbordar todo el cargamento naufragado; bienes que tienen preferencia en el salvamento

Cuando no sea posible trasbordar a los buques de auxilio todo el cargamento naufragado, se salvarán con preferencia los efectos de más valor y menos volumen sobre cuya elección procederá el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave.

Artículo 928.- Obligaciones del capitán que recoge los efectos naufragados

El capitán que recogió los efectos naufragados, continuará su rumbo, conduciéndolos al puerto donde iba destinada su nave, en el cual se depositarán con autorización judicial por cuenta de los legítimos interesados en ellos.

En el caso que sin variar de rumbo, y siguiendo el mismo viaje, se puedan descargar los efectos en el puerto a que iban consignados, podrá el capitán arribar a éste, siempre que consientan en ello los cargadores o sobrecargos que se hallen presentes, los pasajeros y los oficiales de la nave, y que no haya riesgo manifiesto de accidente de mar o de enemigos; pero no podrá verificarlo contra la deliberación de aquéllos, ni en tiempo de guerra, o cuando el puerto sea de entrada peligrosa.

Artículo 929.- Gastos de la arribada para depositar los efectos salvados

Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado en el artículo antecedente, serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio entre las partes se regularán a juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia que haya porteados los efectos el buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos, y los riesgos que en ello corrió.

Artículo 930.- Venta de los efectos recogidos por imposibilidad de conservarlos o por no hallarse su legítimo dueño

Cuando no se puedan conservar los efectos recogidos por hallarse averiados, o cuando en el término de un año no se puedan descubrir sus legítimos dueños para darles aviso de su existencia, procederá el tribunal, a cuya orden se depositaron, a venderlos en pública subasta, depositando su producto, deducidos los gastos, para entregarlo a quien corresponda.

Artículo 931.- Venta de los bienes para cubrir fletes y gastos

También se podrá vender, aun fuera de los casos que prescribe el artículo anterior, y con las mismas formalidades, la parte de los efectos salvados que sea necesaria para satisfacer los fletes y gastos a que tenga derecho el capitán que los recogió, si no conviniese en anticiparlos el capitán náufrago o algún corresponsal de los cargadores o consignatarios.

Cualquiera que haga la anticipación gozará del mismo derecho de hipoteca que se establece en el artículo 918.

TITULO V

PRESCRIPCIÓN EN LAS OBLIGACIONES PECULIARES DEL COMERCIO MARÍTIMO

Artículo 932.- Acciones que prescriben en cinco años

La acción para repetir el valor de los efectos suministrados para construir, reparar y pertrechar las naves, se prescribe por cinco años contados desde que se hizo su entrega.

Artículo 933.- Acciones que prescriben en un año

La que procede de vituallas destinadas al aprovisionamiento de la nave o de los alimentos suministrados a los marineros de orden del capitán, prescribirá al año de su entrega, siempre que dentro de él haya estado fondeada la nave por el espacio de quince días, cuando menos, en el puerto donde se contrajo la deuda. No sucediendo así, conservará el acreedor su acción, aun después de transcurrido el año, hasta que fondee la nave en dicho puerto, y quince días más.

Dentro de igual término y con la misma restricción prescribe la acción de los artesanos que hicieron obras en la nave.

Artículo 934.- Acción para el cobro de salarios y gajes

La acción de los oficiales y tripulación por el pago de sus salarios y gajes, prescribe al año después de concluido el viaje en que los devengaron.

Artículo 935.- Acción para el cobro de fletes y de la contribución de averías comunes

La del cobro de fletes y de la contribución de averías comunes prescribe cumplidos seis meses después de entregados los efectos que los adeudaron.

Artículo 936.- Acción sobre entrega del cargamento o por daños causados en él

La acción sobre entrega del cargamento o por daños causados en él, un año después del arribo de la nave.

Artículo 937.- Acción proveniente del préstamo a la gruesa y de la póliza de seguros

Prescribe por cinco años contados desde la fecha del contrato la acción que provenga del préstamo a la gruesa y de la póliza de seguros.

Artículo 938.- Acción contra el capitán conductor del cargamento y contra los aseguradores; protesta

Se extingue la acción contra el capitán conductor del cargamento y contra los aseguradores por el daño que aquél hubiese recibido, si en las veinte y cuatro horas siguientes a su entrega no se hiciera la debida protesta en forma auténtica, notificándose al capitán en los tres días siguientes en persona o por cédula.

Artículo 939.- Acción contra el fletador; protesta

También se extingue toda acción contra el fletador por pago de averías o de gastos de arribada que pesen sobre el cargamento, siempre que el capitán percibiere los fletes de los efectos que hubiese entregado sin haber formalizado su protesta dentro del término que prefija el artículo precedente.

Artículo 940.- Efectos de las protestas; cesación
Cesarán los efectos de unas y otras protestas, teniéndose por no hechas, si no se intentare la competente demanda judicial contra las personas en cuyo perjuicio se hicieren antes de cumplir los dos meses siguientes a sus fechas.