

LIBRO III

Del comercio marítimo

TITULO I

De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas

CAPITULO I

ARTICULO 827.

La palabra nave comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, sea de vela, remo o vapor.

ARTICULO 828.

El nombre colectivo "aparejos" designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velamen, mástiles y todos los demás objetos fijos o sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobras o navegación. No designa ni comprende el armamento, vituallas, flete devengado y salarios anticipados a la tripulación.

ARTICULO 829.

Las naves son muebles, pero atendiendo a su importancia, serán inscritas en un registro especial. Sin embargo, las naves responden de las deudas comunes y privilegiadas del propietario y pueden ser perseguidas en poder de terceros por los respectivos acreedores.

ARTICULO 830.

-La nave conserva su identidad aun cuando los materiales que la forman sean sucesivamente cambiados y reconstruida la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una embarcación nueva y distinta.

ARTICULO 831.

Ninguna nave será considerada como guatemalteca si no estuviere matriculada con arreglo a las disposiciones de la materia.

ARTICULO 832.

Para adquirir la nave por prescripción se requiere, a más de título y buena fe. el transcurso de diez años de posesión en las condiciones que determina el derecho civil. Faltando título traslativo de dominio sólo podrá adquirirse la propiedad de la nave por la prescripción extraordinaria de treinta años. El capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad de la nave que gobierna a nombre de otro.

ARTICULO 833.

Terminada que sea la construcción o reconstrucción de una nave, el propietario de ella no podrá hacerla navegar mientras no sea visitada, reconocida y declarada en buen estado para la navegación por peritos que nombrará la autoridad competente.

ARTICULO 834.

La propiedad de las naves guatemaltecas vendidas fuera del territorio de la República se trasmite según las leyes o usos vigentes en el lugar del contrato.

ARTICULO 835.

La enajenación de la nave importa la de todos los aparejos y pertrechos que le pertenezcan, a no ser que sean excluidos por convenio de las partes.

ARTICULO 836.

Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, corresponderá íntegramente al comprador el flete que devengue en el viaje desde que recibió su último cargamento. Pero si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor. Las partes sin embargo podrán estipular en ambos casos lo que más les convenga.

ARTICULO 837.

El dominio de la nave adquirida por contrato no podrá ser justificado contra terceros sino por medio de escritura pública, de la que se tomará nota, en el registro correspondiente. La misma disposición se aplica al dominio de la nave que una persona construye o hace construir por su cuenta.

Adquirida por sucesión testamentaria o hereditaria, o por apremio, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicación, o sentencia de tribunal competente.

Las disposiciones del párrafo primero no se extienden a las naves que midan menos de diez toneladas.

ARTICULO 838.

La enajenación de la nave hecha dentro o fuera de la República, se entiende ejecutada con todas las responsabilidades que la afectan y salvo los privilegios que establece la ley.

El vendedor dará al comprador una nota firmada de todas las deudas privilegiadas que reconozca la nave, y esa nota deberá insertarse en la escritura respectiva.

Habiendo deudas, la omisión de alguna de ellas o la falta de la nota establece una presunción de mala fe contra el vendedor.

ARTICULO 839.

-Son créditos privilegiados sobre la nave o su precio:

1º-La prima de aviso, gratificación, costos de salvamento y salarios de los pilotos prácticos;

2º-Los derechos de puerto;

3º__El salario de los depositarios y guardianes de la nave y los gastos causados en la conservación del casco y aparejos, desde su entrada al puerto hasta su venta;

4º-La renta del almacén donde fueren custodiados los aparejos y pertrechos de la nave;

5º_ Los sueldos, gratificaciones y desembolsos del capitán y los salarios de los oficiales y marineros que compongan la tripulación en el último viaje, sin perjuicio de su privilegio sobre el flete; contratados para un viaje de ida y vuelta, estos dos viajes serán considerados como uno solo para la aplicación de este privilegio.

El capitán y la tripulación no gozarán de este privilegio si se hubieren ajustado a la parle o al flete.

6º-Todas las deudas que durante el último viaje hubiere contraído el capitán en beneficio de la nave con el objeto de satisfacer cualquiera necesidad urgente e inevitable, incluso las causadas por adquisición de víveres para los pasajeros y las provenientes de la venta de una parte del cargamento hecha con el indicado objeto;

7º-Las cantidades que se deban al último vendedor de la nave o a los proveedores de materiales, artesanos y obreros, empleados en su construcción, si no hubiere hecho viaje alguno después de la venta o construcción; y las sumas debidas por trabajos, mano de obra y suministros empleados en la reparación, apresto y aprovisionamiento de la nave para su último viaje, si ya hubiere navegado. El privilegio de los proveedores, artesanos y obreros de que habla el párrafo anterior se extiende al caso en que la construcción o reparación, el apresto o aprovisionamiento, se hayan verificado por un ajuste determinado, a no ser que el propietario acredite que dió conocimiento del contrato a los proveedores, artesanos y trabajadores por avisos en los periódicos o de otra manera legal. Aun en este caso los proveedores, artesanos y obreros podrán usar de la acción subsidiaria que tienen por derecho común y reclamar del propietario la cantidad que deba al empresario. El privilegio otorgado en la segunda parte del párrafo primero, es extensivo a las cantidades debidas por reparación de los deterioros que sufra la nave de reciente construcción, antes de haber realizado su primer viaje;

8º-Las sumas prestadas a la gruesa sobre el casco y quilla de la nave con el objeto de repararla, aprestarla y aprovisionarla para su último viaje;

9º-Las primas de los seguros contratados para último viaje sobre los objetos indicados en el número precedente,

10.-Las indemnizaciones debidas por el valor de las mercaderías cargadas y no entregadas, y por las averías sufridas por culpa del capitán o la tripulación y las que se deban al pasajero en razón de los objetos introducidos a la nave y puestos al cuidado del capitán.

ARTICULO 840.

Los privilegios enunciados en el artículo anterior comprenden tanto el capital como los intereses estipulados, y en los préstamos a la gruesa se extienden al provecho marítimo y a los intereses de tierra que corran desde la cesación de los riesgos hasta el efectivo reembolso del capital.

ARTICULO 841.

Concurrida la nave, los créditos enumerados en el artículo 839 serán graduados entre sí según el orden en que aparecen enunciados.

Los créditos comprendidos bajo un mismo número serán pagados a prorrata, siempre que el precio de la nave fuere insuficiente para cubrirlos íntegramente.

Concurriendo créditos privilegiados de idéntica naturaleza sucesivamente causados en un mismo puerto, serán pagados también a prorrata; pero si en el progreso de la navegación fueren contraídos en distintos puertos, se observará en su graduación el orden inverso de sus fechas.

Si los créditos concurrentes procedieren de préstamos a la gruesa, serán graduados entre sí en la forma que dispone el artículo 1201.

Los acreedores comunes serán pagados sueldo a libra.

ARTICULO 842.

En caso de quiebra del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella a los demás acreedores de la masa; esta preferencia se extenderá a las cantidades que pagaren los aseguradores.

ARTICULO 843.

Para gozar de los privilegios que concede el artículo 839 los acreedores no podrán justificar sus créditos sino por los medios expresados a continuación:

1º- La prima de aviso, gratificación y costas de salvamento, con certificación de la autoridad que haya presidido esa operación;

- 2º-El pilotaje con certificación del servicio prestado, expedida por el capitán o Comandante del Puerto;
- 3º-Los derechos de puerto, con certificación del hecho que los cause, dada por el Administrador de la Aduana;
- 4º-Los salarios y gastos de conservación, con testimonio de las resoluciones del tribunal que los haya autorizado y aprobado;
- 5º-La renta del almacén en que se hubieren depositado y custodiado los aparejos y pertrechos de la nave, con testimonio también de la resolución que autorizó el depósito ;
- 6º-Los sueldos y gratificaciones del capitán y los salarios de la tripulación, con la liquidación practicada a vista del rol y libro de cuenta y razón de la nave, aprobada por el capitán del puerto;
- 7º-Las deudas contraídas durante el último viaje con los documentos que el capitán hubiere extendido. La toma de víveres y venta de mercaderías, con los recibos que el capitán hubiere firmado y con testimonio del acuerdo celebrado por los oficiales de la nave;
- 8º-Los créditos procedentes de la venta o construcción de la nave, con las escrituras de que trata el artículo 837 y los causados por suministros de provisiones o materiales, con una cuenta firmada por los proveedores, reconocida al pie por el capitán y visada por el naviero con tal que un duplicado exacto de ella se haya protocolizado en la oficina del Juzgado respectivo antes de 1ª salida de la nave;
- 9º-Los pargamos a la gruesa, con escrituras públicas, oficiales o documentos auténticos;
- 10.-Las primas de los seguros, con las pólizas respectivas;
- 11.-Las indemnizaciones debidas a los fletadores y pasajeros, con la sentencia judicial o arbitral que las declare.

ARTICULO 844.

Fuera de los modos generales de extinción de las obligaciones, los privilegios enumerados en el artículo 839 y el derecho que concede a los acreedores en general el artículo 829, se extinguen:

- 1º-Por la venta judicial de la nave, ejecutada en la forma que prescribe el artículo 851;
- 2º-Por la venta extrajudicial de la nave que se halle en el puerto cuando después de verificada dicha venta fuere despachada la nave a nombre y por cuenta y riesgo del comprador, y navegare por el espacio de sesenta días sin oposición o protesta de los acreedores.

Se entiende que la nave viaja a nombre del nuevo propietario siempre que éste hubiere hecho anotar la transferencia en la matrícula y certificado respectivos.

ARTICULO 845.

Pendientes las responsabilidades de la nave, los acreedores privilegiados o comunes podrán solicitar la rescisión de la venta privada por falta de pago del precio, o por haber sido ejecutada la venta en fraude de sus derechos.

ARTICULO 846.

Todo acreedor puede solicitar el embargo y remate de un buque guatemalteco en cualquier puerto de la República en que se encuentre.

ARTICULO 847.

-La nave que se hallare despachada no podrá ser embargada, salvo por deudas contraídas con el objeto de aprestarla y aprovisionarla para la realización del viaje. La nave se considera despachada para los efectos de la disposición precedente, desde el momento en que el capitán obtiene del Comandante del Puerto el permiso de zarpar.

ARTICULO 848.

-Las naves extranjeras surtas en los puertos de la República no podrán ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio guatemalteco por causa o inutilidad de las mismas.

ARTICULO 849.

Los capitanes, maestros o patronos no están autorizados por razón de su oficio para enajenar las naves de su mando.

Pero si la nave que estuviere en viaje llegare al estado de no poder navegar, podrán solicitar su venta ante el Juzgado del departamento a que pertenezca el puerto de su primera escala o arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido y de que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje.

Comprobados estos extremos el Juzgado autorizará la venta judicial y ésta se hará, encontrándose en alguno de los puertos de la República, en la forma que prescriben el artículo 843 y las leyes que a él se refieren.

ARTICULO 850.

Cuando la necesidad de vender la nave fuera conocida en un puerto extranjero, la solicitud e información se harán ante el Cónsul guatemalteco o en su defecto, ante el tribunal mercantil y no habiéndolo, ante la justicia ordinaria del lugar.

ARTICULO 851.

Las naves no podrán ser judicialmente vendidas sin que previamente se haya anunciado la venta por el término de diez y ocho días por medio de carteles y avisos en los periódicos si los hubiere en el lugar del juicio.

Los carteles serán fijados en los sitios acostumbrados del lugar del juicio, en el puerto donde se encuentre la nave, si éste fuere distinto de aquél, y en la puerta principal de la Comandancia del puerto.

La fijación de carteles y publicación de los avisos se harán constar en el expediente respectivo, so pena de nulidad, y daños y perjuicios.

El remate se hará en la forma y con las solemnidades que prescriben las leyes para las ventas judiciales.

CAPITULO II De los propietarios y copropietarios de la nave

ARTICULO 852.

-Los extranjeros propietarios de nave guatemalteca quedan sometidos a las prescripciones de la ley de navegación y a todas las providencias de seguridad que adopte el Gobierno de la República en caso de guerra con la nación a que pertenezcan. La copropiedad de la nave no constituye una sociedad sino una comunidad de intereses.

ARTICULO 853.

El dueño de una nave o los copartícipes, en caso de pertenecer ésta a muchas personas, podrán administrarla por sí mismos teniendo las calidades que requiere el artículo 866 para ser naviero.

Careciendo de estas calidades estarán obligados a nombrar una persona que las tenga, la cual administrará la nave a nombre y por cuenta y riesgo de ellos. El nombramiento se hará por escritura pública que será inscrita en el registro del Juzgado respectivo.

ARTICULO 854.

El administrador de la nave tiene las mismas facultades que el naviero, salvo las modificaciones y restricciones que se hagan en la escritura de su nombramiento.

ARTICULO 855.

En defecto de convenciones expresas y formales que reglamenté el modo de la administración de los copartícipes de la nave, todas las resoluciones de interés común serán adoptadas por mayoría de sufragios, salvo los casos en que la ley disponga otra cosa.

La mayoría se constituye por la reunión de un número de partes de propiedad de la nave que formen más de la mitad de su valor, con tal que esa reunión no se verifique en la persona de un solo partícipe.

En caso de empate se someterá la decisión, al juzgado respectivo; pero si el empate recayere sobre la continuación del armamento o el desarme de la nave, se llevará a efecto la opinión favorable al primero de estos dos extremos.

ARTICULO 856.

Son de interés común las resoluciones relativas al armamento, equipo y aprovisionamiento de la nave, el nombramiento de administrador, la elección de capitán y tripulación y los contratos celebrados con ellos, la reparación, fletamento e instrucciones para el viaje y en general, todo lo que concierne a la nave y su uso.

La venta voluntaria de la nave común, el seguro de la misma y la expedición de su cargamento por cuenta y riesgo de todos los condueños, no son actos de interés común.

ARTICULO 857.

Habiendo disentimiento acerca de la venta voluntaria de la nave los condueños podrán salir de la comunidad por licitación entre ellos, siendo todos mayores; pero si hubiere menores, la nave será vendida en pública subasta a requerimiento de cualquiera de los mayores o del representante legal de los menores.

Cualquiera de los partícipes podrá pedir la admisión de licitadores extraños.

ARTICULO 858.

Hallándose la nave en el puerto de su matrícula o armamento, el propietario es personalmente responsable de los gastos de refacción y demás que en ella se hagan, siempre que se verifiquen por su orden.

En igual forma y hasta por la concurrencia del valor que tengan en la nave los copartícipes, responden de todos los gastos que se hagan en utilidad de la nave por acuerdo de la mayoría.

ARTICULO 859.

Los condueños están obligados a contribuir en proporción de las partes que tengan en la nave, a su armamento, equipo, aprovisionamiento y reparaciones, siempre que la mayoría acordado cualquiera de estas operaciones.

Pero tratándose de refaccionar la nave, la mayoría no tendrá derecho de fijar a su arbitrio la naturaleza de las reparaciones y su costo, y disintiendo acerca de estos puntos la minoría, podrá exigir forme un presupuesto por peritos y que la obra se contrate en igualdad de condiciones con la persona que ofrezca realizar la reparación por el precio más equitativo.

ARTICULO 860.

Acordada la reparación de la nave y llenados los requisitos que exige el artículo anterior, la minoría estará obligada a contribuir con la cantidad que le corresponda en el perentorio término de ocho días, contados desde la notificación que se le haga al efecto o a renunciar en el mismo término a favor de sus condueños la parte que tenga en la nave.

No eligiendo en el plazo indicado se entiende que la minoría renuncia sus partes en la nave; en este caso se procederá a adjudicarlas privadamente a los demás partícipes por el valor que tengan a justa tasación, a no ser que alguno de los interesados sea menor o que, sin serlo, solicite que la adjudicación se verifique en pública subasta.

Antes de principiarse la reparación se hará el justiprecio por peritos elegidos por las partes o por el Juzgado competente, caso que alguna de ellas se niegue a hacer el nombramiento.

ARTICULO 861.

Si la mayoría no aceptare la adjudicación de la parte o partes de la minoría, podrá solicitar del Juzgado respectivo la autorización necesaria para tomar sobre ellas dinero a la gruesa y pedir su embargo y venta en pública subasta.

ARTICULO 862.

Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo condueño, entendiere que el estado de la nave exige una pronta reparación, resistida por la mayoría, podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el Juzgado de 1º Instancia; y si éstos opinaren que la reparación es indispensable, los copartícipes disidentes estarán obligados a contribuir con los fondos necesarios y, no haciéndolo, la minoría podrá usar de cualquiera de los arbitrios enunciados en los dos artículos precedentes.

Resultando que la reparación es innecesaria, los copartícipes que hubieren solicitado el reconocimiento, pagarán los gastos de esta diligencia.

ARTICULO 863.

Todo copropietario tiene derecho para vender a un tercero su parte en la nave, pero sus copartícipes podrán, dentro del preciso término de treinta días, ejercer el derecho de tanteo o retracto, consignando en el acto el precio, salvo el caso de estipulación en contrario.

ARTICULO 864.

Las disposiciones del presente libro no son aplicables a la navegación en las aguas interiores.

TITULO II
De las personas que intervienen en el comercio marítimo
CAPITULO I
Del naviero o armador

ARTICULO 865.

Llámanse naviero o armador la persona que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibí: las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

ARTICULO 866.

Para ser naviero se requiere aptitud para comerciar.

ARTICULO 867.

-Son atribuciones del naviero:

- 1º-Nombrar persona que gobierne la nave o mandarla por sí mismo, teniendo patente de capitán;
- 2º-Elegir los hombres de mar que deban componer la tripulación entre los que le proponga el capitán, sin que pueda obligar a éste a que reciba hombre alguno que no sea de su elección;
- 3º-Celebrar los respectivos ajustes con el capitán y la tripulación, los fletamentos y, en general, todos los contratos que exija la administración de la nave;
- 4º-Dar al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y dirección de los negocios que le encomiende;
- 5º-Despedir al capitán y a los demás hombres de mar sin expresión de causa, antes de la salida o durante el viaje de la nave.

Este derecho no puede ser válidamente renunciado por el naviero.

ARTICULO 868.

El naviero está obligado:

- 1º-A pagar al capitán y hombres de mar los sueldos y retribuciones estipulados y las indemnizaciones que les correspondan por la ley o el contrato, caso de ser despedidos; la liquidación y pago de los salarios se hará dentro del término de ocho días contados desde la conclusión del viaje o desde la despedida del capitán u hombre de mar;
- 2º- A reintegrar al capitán los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones o en uso de sus facultades;
- 3º-A pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave, aunque proceda sin su orden y aprobación en los casos permitidos por la ley;
- 4º-A responder civilmente de los hechos del capitán o tripulación, bien constituyan delito, cuasi delito o importen una mera culpa ;
- 5º-A cumplir los contratos lícitos que el capitán celebre en utilidad de la nave o de la expedición;
- 6º-A llevar a efecto los fletamentos que celebre por sí, su consignatario o el capitán de la nave;

7º-A indemnizar a los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado más carga de la que corresponda a la capacidad de la nave.

ARTICULO 869.

Cuando el capitán fuere despedido antes de la salida de la nave, el naviero deberá pagarle los sueldos que hay devengado; y el capitán no podrá reclamar ninguna otra indemnización, salvo que la hubiere estipulado por escrito.

Despedido durante el viaje, el naviero abonará al capitán los sueldos vencidos y el que corresponda al tiempo absolutamente indispensable para que regrese al lugar donde fue contratado, a no ser que hubiere cometido alguna de las faltas que expresa el artículo 875.

Estas reglas son aplicables al capitán condueño elegido por un naviero extraño.

ARTICULO 870.

La mayoría de los copartícipes que desempeñen el oficio de naviero en alguna de las formas que expresa el artículo 853 puede también despedir, antes o después de emprendido el viaje, al capitán condueño elegido por ellos: pero si lo despidiere sin causa legal, el capitán será pagado de los sueldos devengados y tendrá derecho para exigir a los copartícipes que formaron la mayoría el reintegro del valor de su parte en la nave, determinado por convenio o por peritos.

ARTICULO 871.

Lo dispuesto en el artículo precedente es aplicable al capitán condueño que hubiere obtenido el mando de la nave por pacto con sus copartícipes. Pero en este caso el capitán despedido tendrá además derecho a solicitar indemnización de los daños y perjuicios que sufrió.

ARTICULO 872.

La cesión del goce de la nave a favor de un tercero importa de derecho la despedida del capitán copartícipe; y en tal caso éste, si hubiere sido elegido por los condueños, podrá exigirles el reintegro de su parte en la nave en la forma que prescribe el artículo 870.

Si el capitán hubiere obtenido el gobierno de la nave por pacto, podrá también exigir indemnización de daños y perjuicios.

ARTICULO 873.

Ajustado el hombre de mar por tiempo o viaje indeterminado, el naviero que le despida con causa o sin ella, antes que la nave se haga a la mar, deberá pagarle los sueldos devengados.

En caso de despedirle sin causa deberá pagarle también una indemnización si se hubiere estipulado por escrito.

Despedido sin causa durante el viaje, el naviero deberá abonar al hombre de mar los sueldos vencidos y los que se venganzan hasta su regreso al puerto de su ajuste; pero si fuere retirado del servicio con causa, el naviero sólo estará obligado a pagarle los sueldos que hubiere devengado hasta el momento de la separación.

En los dos casos previstos en el párrafo anterior el naviero costeará el transporte del hombre de mar hasta el puerto donde hubiere celebrado su ajuste.

ARTICULO 874.

Si el hombre de mar estuviere contratado por tiempo o viaje determinado, el naviero podrá despedirlo a su arbitrio antes o después de emprendido el viaje abonándole los sueldos correspondientes a todo el tiempo que debiera durar su contrata; pero si fuere retirado con causa, sólo deberá pagarle los sueldos devengados.

Ocurriendo la despedida del hombre de mar durante el viaje convenido, con causa o sin ella, se observará lo dispuesto en el último párrafo del artículo anterior.

ARTICULO 875.

Son causas legales para la despedida del capitán y de los hombres de mar:

- 1º-La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo;
- 2º-La violación de las instrucciones respecto de capitán;
- 3º-La desobediencia en materia de su respectiva obligación;
- 4º-El abandono de la guardia de la nave;
- 5º-La embriaguez habitual;
- 6º-La perpetración de un delito;
- 7º-El daño causado a la nave o al cargamento por dolo o negligencia; 8º-Cualquier otro hecho que a juicio del Juzgado competente fuere de igual o mayor gravedad que los indicados.

ARTICULO 876.

La responsabilidad establecida en el número cuarto del artículo 868 afecta al naviero aunque no sea propietario de la nave. El naviero tiene en todo caso derecho para reclamar de los culpables la competente indemnización.

ARTICULO 877.

El naviero responde también de los hechos del substituto que el capitán nombrare durante el viaje, aun en el caso de que tal nombramiento le estuviere prohibido por el contrato o las instrucciones.

ARTICULO 878.

Siendo dos o más los navieros, cada uno de ellos será responsable hasta la concurrencia de la parte que tenga en la nave.

ARTICULO 879.

Cesa la responsabilidad del naviero:

- 1º-Si los hechos del capitán o tripulación no fueren concernientes a la nave o a la expedición ;
- 2º-Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice de los hechos del capitán o tripulación;
- 3º-Si los hechos del capitán constituyen una infracción de las obligaciones que por razones de interés público le impone la ley en su calidad de jefe de la nave.

ARTICULO 880.

No son de la responsabilidad del naviero las obligaciones contraídas por el capitán en su provecho particular, ni las que le están prohibidas, ni las permitidas en que se hubieren omitido las condiciones habilitantes o las formalidades sustanciales prescritas por la ley.

ARTICULO 881.

Para hacer efectiva la responsabilidad civil del naviero por un hecho del capitán, el acreedor podrá demandar acualquiera de ellos separadamente o a ambos a la vez; y la sentencia que se pronunciare podrá ser indistintamente ejecutada en la persona y bienes de uno y otro.

El acreedor que lo sea en virtud de un contrato ajustado con el capitán podrá ejercitar su acción en los términos indicados en el párrafo anterior; pero si el capitán fuere condenado solo o en unión del naviero, la sentencia se ejecutará exclusivamente en la persona y bienes de éste. Podrá ser ejecutada también en la persona y bienes del capitán siempre que éste se hriere obligado personalmente al cumplimiento del contrato.

ARTICULO 882.

El naviero, sea o no propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del capitán y tripulación y de las

obligaciones contraídas por aquél, abandonando la nave y los fletes percibidos o por percibir en razón del viaje a que esos hechos y obligaciones se refieren.

El naviero, extraño o condueño, quedará obligado por el abandono a indemnizar cumplidamente al propietario o copartícipe de la nave.

ARTICULO 883.

Perteneciendo el cargamento al naviero, no estará éste obligado a abandonarlo; pero deberá pagar a los acreedores el flete correspondiente, estimado por peritos. Tampoco estará obligado a hacer abandono de la indemnización que obtenga de los aseguradores de la nave.

ARTICULO 884.

El naviero que hubiere conferido al capitán poder especial para administrar la carga de su pertenencia, tomar dinero a la gruesa o ejecutar otros actos análogos, no podrá libertarse mediante el abandono de las obligaciones que su mandatario hubiere contraído dentro de los límites del mandato.

ARTICULO 885.

El naviero, propietario o partícipe, que sea al mismo tiempo capitán de la nave, no podrá exonerarse por el abandono de la responsabilidad de sus propios hechos ni de las obligaciones que hubiere contraído.

Pero si el capitán sólo fuere copartícipe no será responsable con todos sus bienes de las obligaciones contraídas por causa y en utilidad de la nave o de la expedición sino en proporción del interés que en ella tenga.

ARTICULO 886.

En los casos del artículo 853 bastará el de la mayoría para hacer abandono a favor de los acreedores; pero si la mayoría prefiriere conservar la nave y pagar las deudas, la minoría no estará obligada a someterse a esta resolución y podrá abandonar las partes que le correspondan. Esta disposición será aplicable al caso en que la mayoría haya autorizado al capitán contra el voto de la minoría para obligar

ARTICULO 887.

La pérdida de la nave no extingue la facultad de abandonarla, pero en tal caso el naviero deberá entregar a los acreedores el flete

que hubiere recibido.

La dejación de la nave y flete a favor de los aseguradores tampoco extingue esta facultad.

ARTICULO 888.

El naviero puede abandonar la nave después de embargada y en cualquier estado de la causa, con tal que no haya renunciado formalmente la facultad que le otorga la ley y que haga el abandono antes que haya sido judicialmente vendida.

ARTICULO 889.

El abandono no transfiere la propiedad de la nave y, en consecuencia, el precio que restare después de pagados los acreedores será entregado al naviero.

ARTICULO 890.

Por el abandono hecho a favor de uno de los acreedores quedan completamente extinguidas las acciones de los demás contra el naviero.

Pero sí esas acciones trajeren su origen de un delito o cuasi delito del capitán, el abandono no privará a los acreedores del derecho de perseguirle criminalmente.

ARTICULO 891.

El abandono se hará en instrumento público y será notificado a los acreedores.

CAPITULO II Del capitán

ARTICULO 892.

El capitán es el jefe superior de la nave mercante, encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida con el naviero.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca.

ARTICULO 893.

El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición.

ARTICULO 894.

El capitán está obligado a respetar y cumplir las leyes y reglamentos fiscales de marina, de sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y destino de la nave, y a fondear en todos ellos en el lugar más conveniente a la seguridad de ésta y de las demás existentes en el mismo puerto.

ARTICULO 895.

No puede ser capitán el menor de edad ni el mayor que no justifique haber navegado cinco años en un buque de guerra o mercante, sufra un examen satisfactorio de la teoría y práctica de la navegación y obtenga la patente de tal.

Un reglamento especial determinará las materias del examen, la comisión ante quien deba hacerse y los documentos con que se haya de justificar el ejercicio de la navegación por el término señalado en el párrafo precedente.

ARTICULO 896.

El naviero que no tenga patente de capitán no puede mandar su nave; pero podrá tomar a su cargo la administración económica de ella a condición de abstenerse de todo acto que se refiera a la navegación.

ARTICULO 897.

Contratado para un viaje el capitán está obligado a favor del naviero y de los cargadores a emprenderlo y acabarlo personalmente, haciéndose a la mar en la primera ocasión favorable que se le presente después de aparejada, pertrechada, aprovisionada, cargada y despachada la nave, salvo que el tiempo no sea favorable o que sobrevenga peste, guerra u otro

accidente de fuerza mayor que se lo impida.

ARTICULO 898.

El privilegio que el artículo 839 otorga al capitán sobre la nave para el pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos, afecta también los fletes de la misma.

ARTICULO 899.

El capitán puede exigir el íntegro pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos, en el momento en que sus cuentas hayan sido aprobadas por el naviero.

Si ofrecieren reparos que retarden su ajuste definitivo, el capitán podrá exigir el pago prestando fianza a satisfacción del naviero de restituir la cantidad que reciba, si resultare alcanzado.

ARTICULO 900.

Sin perjuicio de las facultades concedidas y de las obligaciones y prohibiciones impuestas al capitán en los demás títulos de este libro, tiene por razón de su oficio las que expresan los siguientes artículos.

ARTICULO 901.

Son atribuciones del capitán:

1º-Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave;

2º-Imponer a bordo las penas correccionales establecidas por la ley o los reglamentos a las personas que perturben el orden de la nave, cometan faltas de disciplina y rehusen u omitan prestar el servicio que les corresponda ;

3º-Arrestar a los que se hicieren culpables de algún delito, levantar información del hecho y entregar los delincuentes a la autoridad competente;

4º-Proponer al naviero los hombres de mar que deben componer la tripulación y despedirlos del servicio con causa o sin ella;

5º-Tomar las disposiciones necesarias para mantener la nave bien carenada, aparejada, pertrechada y provista, siempre que las circunstancias no le permitan solicitar la autorización e instrucciones del naviero o de su consignatario ;

6º-Contratar fletamentos y celebrar ajustes con la tripulación, pero sólo en ausencia del naviero o de su consignatario ;

7º-Disponer por si durante la navegación las reparaciones que urgentemente exijan la nave, sus aparejos y pertrechos para la continuación y conclusión del viaje; pero si el naviero se encontrare en el puerto donde hayan de hacerse las reparaciones o hubiere en él persona que le represente, el capitán no podrá proceder sin previa autorización especial del uno o del otro;

8º-Tomar dinero a la gruesa en ausencia del naviero o de su consignatario sobre el casco, quilla y aparejos de la nave para costear las reparaciones y aprovisionamiento que sean de urgente y absoluta necesidad, siempre que encontrándose agotados los fondos del naviero no pueda obtenerlos de sus corresponsales o de los interesados en la carga. Aun en este caso el capitán no podrá contratar un préstamo a riesgo marítimo sin previa información de la necesidad y autorización del Juzgado respectivo, si se encontrare en un puerto de la República, del Cónsul guatemalteco si el puerto fuere extranjero o, en su defecto, de la autoridad local que conozca de las causas mercantiles;

9º-Girar letras de cambio contra el naviero hallándose en circunstancias como las previstas en la parte primera del inciso anterior y no pudiendo obtener un préstamo a la gruesa. Firmándolas como mandatario del naviero, el capitán no será responsable personalmente de la aceptación y pago de las letras.

Se entiende haberlas girado en calidad de mandatario, aunque no se exprese, siempre que las letras contengan la cláusula valor recibido por cuenta de la nave u otra equivalente;

10.-Vender en pública subasta con previa autorización judicial la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la nave cuando no pueda proporcionarse fondos por ninguno de los medios indicados en los dos incisos anteriores; en este caso el capitán deberá responder del precio corriente que las mercaderías vendidas tengan en el puerto de su destino o del precio de venta a elección del propietario.

Si el cargador fuere uno solo o si siendo varios estuvieren de acuerdo, podrán oponerse a la venta de sus mercaderías y descargarlas pagando el flete en proporción a la distancia recorrida.

Si, en el segundo caso, los fletadores no estuvieren de acuerdo, el que quiera descargar sus mercaderías pagará el flete íntegro;

11.-Obligar a los que tengan víveres por su cuenta particular a que los vendan para el consumo general. El capitán no podrá usar de esta facultad sino en el caso extremo de hallarse consumidas las provisiones de la nave y previo el dictamen de los oficiales de ella. El pago se hará al contado y si el dueño lo prefiere se verificará en el puerto de la primera arribada o en el de descarga, al precio corriente que los víveres tengan en aquél o en éste;

12.-Hacer echazón de la parte de la carga, aparejos o pertrechos de que fuere necesario deshacerse para salvar la nave de un riesgo conocido y efectivo. La echazón se hará en la forma que prescriben los artículos 1100 y 1101 y oyendo previamente el parecer de los oficiales a presencia de los cargadores o del sobrecargo;

13.-Obligar al piloto a que varíe de rumbo cuando lo juzgue indispensable, aunque éste se oponga y proteste contra la determinación del capitán;

14.-Recibir y autorizar en alta mar los testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan o no a la tripulación y custodiar los testamentos abiertos que se otorguen en alta mar, haciendo mención de ellos en el diario de navegación;

15.-A continuación del rol de la tripulación hará constar los nacimientos y defunciones que ocurran en alta mar a fin de cumplir con lo que sobre el particular preceptúan los artículos 308 y 344 del Código Civil.

ARTICULO 902.

El capitán, antes de emprender el viaje, está obligado:

1º-A proveerse del certificado de matrícula de la nave, patente de navegación, rol del equipaje, boleta o patente de sanidad, pólizas de fletamento, conocimientos de la carga, un ejemplar de este Código y los demás documentos que exijan las leyes y reglamentos;

2º-Abrir tres libros encuadernados y foliados, rubricados por el Juez de 1 Instancia respectivo y titulados, el primero diario de navegación; el segundo libro de cuenta y razón; y el tercero libro de cargamentos;

3º-A ejecutar por sí mismo, antes de hacerse a la mar, un prolijo reconocimiento del estado del buque, asociado de los oficiales del mismo, un carpintero de ribera y un maestro calafate, elegidos éstos por el capitán del puerto; el acta de reconocimiento será consignada en el Diario de navegación y firmada por las personas indicadas; y apareciendo que el buque no está en condición de hacerse a la mar se suspenderá el viaje hasta que se hayan realizado las reparaciones necesarias. Los cargadores podrán impugnar el acta de visita y producir contra su contenido las pruebas que permite este Código;

4o-A poner la nave franca de quilla y costados y apta para recibir la carga en el término pactado con el fletador;

5º-A mantenerse a bordo con toda la tripulación mientras la nave reciba la carga y a cuidar de que ésta quede bien arrumada;

6º-A cuidar que no se cargue en la nave más de lo que corresponda a su arqueo y a poner en tierra, a disposición del dueño, siendo conocido, o en caso contrario a la de la autoridad local, las mercaderías que clandestinamente se hubieren introducido de más;

7º-A dar recibos parciales de las mercaderías que sucesivamente se embarquen, y a cambiarlos oportunamente por los conocimientos que firme;

8º-A no admitir a bordo mercaderías visiblemente averiadas, mermadas o mal acondicionadas sin mencionar en los recibos parciales o conocimientos el vicio que en ellas notare; omitida esta mención se presume que el capitán ha cargado las mercaderías sanas íntegras y bien acondicionadas;

9º-A entregar o remitir al naviero un estado exacto y completo de las mercaderías cargadas y a comunicarle los nombres y domicilios de los cargadores y los fletes. estipulados;

10.-A inventariar, antes de salir del puerto, las provisiones, anclas, velas, aparejos, jarcias y demás pertrechos de la nave, con expresión del estado en que se encuentren. El inventario será formado con asistencia del piloto y contra maestre y firmado por éstos y el capitán. Podrá omitirse el inventario si se hubiere formado al tiempo de recibir el capitán el mando de la nave.

Las pérdidas o deterioros que ocurrieren, durante la navegación en los objetos inventariados serán anotados en el libro de cuenta y razón, firmando el asiento los oficiales referidos.

ARTICULO 903.

El rol de la tripulación deberá expresar:

1º-El nombre de la nave y los nombres y apellidos del capitán, oficiales y hombres de mar, con indicación de su origen y nacionalidad, edad, estado civil, domicilio, empleo a bordo y salarios estipulados;

2º-El puerto de salida y el de destino de la nave;

3º-El nombre y apellidos de los pasajeros y el del lugar a que se dirigen.

El rol deberá ser firmado por el capitán, los oficiales y los hombres de la tripulación que supieren, y será visado por el capitán o comandante del puerto, en cuyo poder se dejará una copia fehaciente.

ARTICULO 904.

En el diario de navegación el capitán anotará diariamente el estado del tiempo y de los vientos, el progreso o retardación diaria de la nave, el grado de longitud y de latitud en que ésta se encuentre día por día, los daños o pérdidas que sufra, la derrota seguida, los motivos de las desviaciones voluntarias o forzosas, el encuentro con otras embarcaciones y todas las resoluciones relativas a la nave y cargamento que requieran el dictamen de los oficiales.

En el libro de cuenta y razón asentará el capitán todo cuanto perciba por cuenta de la nave, los gastos que haga en reparaciones, aprestos, vituallas, salarios o en cualquiera otro objeto, los ajustes de la tripulación, las cantidades que reciba por sueldos cada uno de los hombres de mar y las asignaciones que dejare a su familia.

En el libro de cargamento llevará el capitán la entrada y salida de las mercaderías cargadas en la nave, con expresión de los números y marcas de los bultos, nombre de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y fletes estipulados.

ARTICULO 905.

Despachada la nave el capitán no podrá ser detenido por deuda civil, a no ser que proceda de efectos suministrados para el viaje. Aun en este caso el capitán podrá evitar la detención prestando fianza.

ARTICULO 906.

La exención otorgada a la persona del capitán se extiende a su equipaje de camino, más no a sus sueldos y gratificaciones, mercaderías cargadas por su cuenta y demás objetos de su propiedad que tuviere a bordo.

Los acreedores, podrán hacer embargar las mercaderías del capitán pagando el falso flete por cuenta de éste, siempre que la descarga no produzca un retardo grave que perjudique los intereses de la nave y de los cargadores.

ARTICULO 907.

Lo dispuesto en el artículo 905 no es aplicable a los capitanes de buques extranjeros, pero éstos podrán sol citar el alzamiento de la detención, afianzando la deuda a satisfacción del acreedor.

ARTICULO 908.

Es obligación del capitán durante el viaje:

1º-Mantener el orden de la nave, cuidar de la salud de la tripulación y de la conservación de la carga, y dirigir las maniobras;

2º-Permanecer a bordo desde el momento en que principia el viaje hasta que eche el ancla en puerto seguro;

3º-Llevar los libros que prescribe el artículo 904 y formar diariamente con su segundo las anotaciones que haga en el diario de navegación;

4º-Defender la nave por todos los medios que sugiera la prudencia o salvarla por la huida si fuere atacada por enemigos o piratas;

5º-Reclamar contra el apresamiento, embargo o detención de la nave y su cargamento, comunicar al naviero y cargadores estas ocurrencias por todos los medios disponibles y adoptar, mientras no reciba instrucciones todas las providencias necesarias para la conservación de la nave y de las mercaderías cargadas;

6º- Ajustar el rescate de la nave apresada, asentar en el libro respectivo las cantidades de dinero o las mercaderías que entregare en cumplimiento del ajuste, formalizar la correspondiente protesta en el puerto de su primera escala o arribada dentro de veinticuatro horas, contadas desde que sea admitido a libre plática, y justificar en el de su destino los hechos referidos en la protesta;

7º-Presentarse al Comandante del puerto dentro del término designado en el inciso anterior, siempre que arriba a uno de la República, darle cuenta de las causas de la arribada y recoger un certificado de haber cumplido estas prescripciones, así como de la época de su arribo y salida del puerto. Si el puerto de arribada fuere extranjero, practicará las diligencias enunciadas ante las autoridades indicadas en la segunda parte del inciso 17 de este artículo;

8º-Extraer el dinero, libros y la parte más preciosa del cargamento siempre que constituido en la imposibilidad de salvar la nave, resuelva abandonarla;

9º-Presentarse a la autoridad más inmediata al lugar en que naufrague o encalle la nave, hacer ante dicha autoridad una relación jurada del suceso, comprobarlo con las declaraciones de la tripulación y pasajeros y solicitar la entrega de las actuaciones originales en resguardo de sus derechos.

Los interesados en la nave o cargamento podrán producir prueba contra las declaraciones del capitán, tripulación o pasajeros, aun en el caso de hallarse contestes;

10.-Solicitar la venta de la nave en el caso previsto en el artículo 849;

11.-Servirse de pilotos prácticos en todos los lugares donde la ley, la costumbre o la prudencia lo exija; 12.-Mantener a bordo, hallándose la nave anclada en un puerto cualquiera, el suficiente número de marineros para ejecutar todas las maniobras necesarias; 13.-Formar inventario de los papeles y bienes del pasajero u hombre de mar que muera en la nave y ponerlos en buena custodia.

El inventario será firmado con asistencia de dos pasajeros o, en su defecto, de dos individuos de la tripulación que deberán firmarlo como testigos;

14.-Dar noticia al naviero en todas las oportunidades que se le presenten, del estado de la nave y carga;

15.-Arribar a puerto neutral cuando después de su salida sobrevenga guerra entre la República y la nación a que pertenezca el puerto de su destino, y permanecer en aquél hasta el restablecimiento de la paz o hasta que reciba órdenes del naviero y cargadores. Caso de hallarse bloqueado el puerto a que se dirija la nave, el capitán arribará al más inmediato que se encuentre libre y esperará allí el levantamiento del bloqueo o las órdenes del naviero y cargadores.

16.-Consultar con los oficiales de la nave, fuera de los casos especialmente previstos en este Código, siempre que fuere necesario tomar durante el viaje una resolución importante, como hacerse a la mar, abandonar las anclas de la nave, picar cables o mástiles, ajustar el rescate de la nave o ejecutar otras operaciones de igual gravedad y trascendencia;

17.-Protestar en el puerto de arribada o escala dentro del término señalado en el inciso 6º de este artículo, las pérdidas o averías de la nave o del cargamento causadas por deliberación propia o de la junta de oficiales, por fuerza mayor o accidentes de mar, hacer visar el diario de navegación por la autoridad que corresponda según lo dispuesto en el siguiente párrafo y justificar en el puerto de su destino el hecho que las haya producido. La justificación se hará ante el tribunal respectivo si el puerto de escala o arribada perteneciere a la República. Si fuere extranjero será presentada ante el Cónsul guatemalteco, y no habiéndolo, será dada ante la autoridad local que conozca de las causas mercantiles y, en su defecto, ante la justicia ordinaria.

ARTICULO 909.

Concluido el viaje el capitán está obligado:

1º-A dar al naviero pronto aviso de su arribo caso de no hallarse en el puerto;

2º-A protestar dentro del término señalado en el inciso 6º del anterior artículo y justificar las pérdidas y averías conocidas o presuntas de la nave o su carga, ratificar dentro del mismo término las protestas que hubiere hecho en el curso de la navegación y hacer visar el diario, si antes no hubiere sido visado;

3º-A entregar la carga con sus aumentos a los consignatarios que designen los conocimientos.

Al tiempo de la entrega las mercaderías serán contadas, pesadas o medidas siempre que el capitán se hubiere constituido responsable de su número, peso o medida;

4º-A recoger, al tiempo de entregar la carga, los conocimientos que hubiere firmado, percibir recibo de la entrega en uno de ellos y devolver el conocimiento que tuviere del cargador;

5º-A poner la carga a disposición del Juzgado respectivo para que ordene su depósito cuando los consignatarios no soliciten su

entrega dentro de un término razonable, se nieguen a recibirla o se ignora la persona a quien deba entregarse;

6º-A llevar una razón individual de las mercaderías que entregue parcialmente y copiarla en el libro de cargamento;

7º-A dar cuenta al Comandante del puerto de los hombres que falten en la tripulación por deserción, muerte o cualquiera otra causa y hacerle entrega del inventario y bienes de los que hubieren fallecido en la nave para que los ponga a disposición de los herederos;

8º-A entregar a la autoridad indicada copias autorizadas de las actas que levante con motivo de los nacimientos o defunciones ocurridos en la nave para los efectos de la inscripción en el Registro Civil, en conformidad con lo que disponen los artículos 308 y 344 del Código Civil;

9º-A dirigir el desarme de la nave;

10.-A rendir cuenta al naviero de la administración de la nave y cargamento y entregarle bajo recibo todos los papeles, libros y, dinero que le pertenezcan.

ARTICULO 910.

-Se prohíbe al capitán:

1º-Faltar sin justa causa a su contrata con el naviero y si lo hiciere, a más de responder de los daños y perjuicios, quedará inhabilitado por cuatro años para ejercer el oficio de capitán;

2º-Proponer al naviero y ajustar gente de mar a sabiendas de hallarse contratada con otra nave, so pena de una multa de cien quetzales;

3º-Substituir con otra nave la designada en el contrato, salvo los casos previstos por la ley y el de consentimiento del cargador;

4º-Recibir en la nave efectos de ilícito comercio; 5º-Contratar más carga que la correspondiente a la cabida de la nave;

6º-Diferir el viaje por inhabilitación de alguno de los oficiales u hombres de mar, causada por enfermedad o por cualquiera otro suceso involuntario; en este caso será de su obligación reemplazar inmediatamente al individuo inhabilitado;

7º-Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, a no ser que unánimemente lo consientan por escrito el naviero, los oficiales y cargadores.

Esta prohibición no se extiende a los buques de cabotaje menor;

8º-Recibir otra carga que la perteneciente al que hubiere fletado la nave por entero, salvo que éste lo consienta por escrito;

9º-Cargar mercaderías por su cuenta particular sin permiso escrito del naviero o del que hubiere fletado íntegramente la nave y permitir que lo haga individuo alguno de la tripulación o un pasajero;

10.-Celebrar en beneficio propio con los cargadores pactos públicos o privados;

11.-Hacer negocios por su exclusiva cuenta cuando navegare a ganancia común sobre el cargamento, so pena de que las utilidades se aplicarán a los demás interesados y las pérdidas cederán en su perjuicio.

Esta prohibición se extiende al caso de emprender negocio en otro buque que lleve el mismo destino. Navegando a flote común o al tercio, el capitán podrá cardar de su cuenta, pagando a sus Asociados el flete correspondiente;

12.-Poner en su lugar otro capitán sin consentimiento del naviero, de sus apoderados o del Cónsul guatemalteco en su caso.

Si lo hiciere, el naviero podrá separarlo de su empleo sin perjuicio de que el capitán responda en todo caso de los hechos del sustituto;

13. -Desamparar la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos y pernoctar fuera de ella estando de viaje, a no ser que así lo

exija alguna grave ocupación de su oficio;

14.-Tomar dinero a la gruesa para sus negocios particularesbajo pena de nulidad; si el capitán fuere copropietariopodra contratar un préstamo a riesgo marítimo sobre laparte que tenga, siempre que antes no se hubiere tomadoa la gruesa sobre ella o sobre toda la nave.En el caso propuesto se expresará precisamentecuál es la proporción que corresponde al tomador enla nave;

15.-Contratar préstamos a la gruesa sobro el cargamento,aun' cuando los necesite para reparar la nave o aprovisionarla.Contraviniendo esta prohibición el préstamo seráde la exclusiva responsabilidad del capitán;

16.-Tomar derrota contraria a la que debía, variar de rumboo entrar en puerto distinto del de su destino sin habertomado antes el parecer de los oficiales en presenciade los cargadores o sobrecargo qué se hallaren a bordo. Procediendo en otra forma no se le admitiráninguna excepción en descargo de su responsabilidad;

17.-Abandonar la nave, por grave que sea el peligro quecorra, mientras haya esperanza de salvarla y, en ningúncaso, sin haber oído antes el parecer de los oficiales;

18.-Abrir las escotillas antes de haber protestado las pérdidas o averías conocidas o presuntas, justificando loshechos de que proceden;

19.-Manifestar a los interesados, antes de que se lo ordeneel Juzgado, la razón de las mercaderías arrojadas almar o entregadas a los piratas por vía de composición;

20.-Dejar ningún hombre de mar en puerto extranjero;

21.-Anticipar a los hombres de la tripulación durante elviaje más de una tercera parte de sus sueldos.

ARTICULO 911.

El capitán es civilmente responsable aun de la culpa leve que cometa en el ejercicio de sus atribuciones, de la inobservancia de los deberes de su cargo y de la violación de las prohibiciones que le impone la ley.En consecuencia, el capitán deberá indemnizar cumplidamente a los interesados los daños y perjuicios que directa o indirectamente les sobrevengan por cualquiera de las causas enunciadas.

Si los daños y perjuicios fueren imputables a dolo o fraude del capitán, éste será castigado con arreglo a las leyes penales sin quedar por esto exonerado de las indemnizaciones que deba a las personas damnificadas.

ARTICULO 912.

Es también responsable civilmente de los hurtos cometidos por la tripulación, salvo su derecho contra Jos culpables, y de los daños causados por las riñas de la gente de mar, así como sus faltas en el servicio de la nave, a menos que justifique que puso en ejercicio su autoridad para prevenirles oportunamente.

ARTICULO 913.

Responde igualmente de las multas, comisos, pérdidas, daños y perjuicios que produzca su contravención a las leyes y reglamentos fiscales, de marina, sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y descarga.

ARTICULO 914.

La responsabilidad del capitán para con el naviero principia desde que le hace reconocer como jefe de la nave y termina por el desarme y entrega de ella. Respecto de los cargadores la responsabilidad del capitán comienza desde que la carga entra en la nave y expira en el momento de ser entregada al costado de la misma nave en el puerto de su destino, a no ser que los interesados hubieren pactado otra cosa.

ARTICULO 915.

El capitán no es responsable de los daños que sufra la nave o el cargamento por fuerza mayor o caso fortuito, salvo que estos sucesos hayan sido preparados por su culpa, ni de los que sobrevengan a las mercaderías por vicio propio de las mismas.

ARTICULO 916.

El capitán que venda la nave, tome dinero a la gruesa sobre el casco y quilla, gire letras a cargo del naviero, venda mercaderías o vituallas o tome provisiones pertenecientes a los pasajeros fuera de los casos y sin las solemnidades prevenidas por la ley, suponga gastos o exagere los que hubiere hecho, o cometa cualquiera otro fraude en sus cuentas, será castigado como reo de hurto, debiendo además indemnizar a los interesados todos los daños y perjuicios.

ARTICULO 917.

Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones o en el cumplimiento de sus obligaciones, el capitán quedará inhabilitado por el término de seis años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

CAPITULO, III Del piloto

ARTICULO 918.

El piloto toma el gobierno y dirección del buque por muerte, ausencia o inhabilidad del capitán, a no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo reemplace.

En tal caso son aplicables al piloto todas las disposiciones que contiene el capítulo precedente.

ARTICULO 919.

- Para ser piloto se requieren las mismas condiciones de edad, examen, práctica de la navegación y patente que se exigen para desempeñar el empleo de capitán.

ARTICULO 920.

Corresponde al piloto dirigir la derrota del viaje y llevar el rumbo de la nave.

ARTICULO 921.

Son obligaciones del piloto:

1º-Proverse de las cartas de navegación, libros e instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones;

2º-Llevar por sí el cuaderno de observaciones, anotar en él diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia y la longitud en que se halle la nave y dar cuenta al capitán, del resultado de sus observaciones.

ARTICULO 922.

Se prohíbe al piloto mudar el rumbo sin previo acuerdo del capitán. Pero si éste se opone a que se tome el rumbo proyectado, el piloto le expondrá sus observaciones en presencia de los demás oficiales de la nave; e insistiendo el capitán, cumplirá las órdenes que le comunique formalizando en el diario de navegación la correspondiente protesta en descargo de su responsabilidad.

ARTICULO 923.

El piloto es responsable de las pérdidas y daños que sufra la nave o el cargamento por su impericia, descuido o imprudencia. Si las pérdidas y daños procedieren de dolo, el piloto será castigado con arreglo a las leyes y, además, quedará inhabilitado por el término de seis años para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes.

ARTICULO 924.

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

CAPITULO IV Del contraмаestre

ARTICULO 925.

Por imposibilidad e inhabilitación del piloto tomará el contraмаestre el gobierno y dirección de la nave, quedando sometido a todas las prescripciones legales relativas al capitán.

ARTICULO 926.

No puede ser contraмаestre el que no puede ser piloto.

ARTICULO 927.

-El contraмаestre es el jefe inmediato de la tripulación y en este carácter le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del capitán, distribuir a bordo los trabajos mecanicos entre los hombres de mar y vigilar que los ejecuten debidamente.

ARTICULO 928.

Son obligaciones del contraмаestre:

1º-Reconocer el aparejo y todos los demás objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservación y dar cuenta al capitán de las faltas y deterioros que notare;

2º-Cuidar del buen arrumaje de la carga y visitar frecuentemente la bodega para cerciorarse de que la carga se conserva en buen estado;

3º-Tener expedita la nave para todas las maniobras que exige la navegación;

4º-Mantener el orden y la disciplina en la tripulación, cuidar que los hombres que la componen cumplan sus respectivas obligaciones y dar pronto aviso al capitán de todas las ocurrencias que requieran el ejercicio de su autoridad;

5º-Recoger, inventariar y custodiar el aparejo y pertrechos de la nave, llegado el caso de desarme, a no ser que el naviero lo releve de esta obligación.

ARTICULO 929.

El contraмаestre es responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan por su culpa; y si éstos fuesen causados por dolo, será castigado con arreglo al Código Penal.

CAPITULO V Del sobrecargo

ARTICULO 930.

El sobrecargo es un factor nombrado por el naviero o por los cargadores y, en consecuencia, está sujeto en cuanto a su capacidad, modo de contratar y responsabilidades, a las disposiciones que contiene el Capítulo II, Título I del Libro I de este Código.

ARTICULO 931.

El naviero o cargadores otorgarán al sobrecargo un poder especial que será comunicado al capitán.

ARTICULO 932.

Nombrado por el naviero, el sobrecargo ejerce la administración económica de la nave o la parte de administración que expresa y determinadamente se le hubiere conferido en el poder y lleva el libro de cuenta y razón de que trata el párrafo segundo del artículo 904.

Elegido por los cargadores, el sobrecargo cuida de la conservación y venta de la carga, compra de las mercaderías de retorno, asiste a las juntas de oficiales en que la ley exige su presencia y lleva un libro de cuenta y razón de todas sus operaciones, encuadernado y foliado y rubricado por el Juzgado respectivo.

En ningún caso podrá tener ingerencia el sobrecargo en el ejercicio de las atribuciones que privativamente competen al capitán para la dirección facultativa de la nave y del viaje.

ARTICULO 933.

Cesan las atribuciones y responsabilidades del capitán en cuanto a la parte de administración que el naviero o cargadores hubieren confiado al sobrecargo; pero subsistirán siempre las que tiene en razón, de su empleo y autoridad.

ARTICULO 934.

Siempre que la persona a quien fuere consignada la carga se negare a recibirla, el sobrecargo que carezca de instrucciones para este caso formalizará la protesta de estilo y dará cuenta al Juzgado o al Cónsul guatemalteco, o en defecto de éste, a la autoridad local para que nombre consignatario que reciba las mercaderías y cumpla las órdenes del propietario de ellas.

ARTICULO 935.

Se prohíbe al sobrecargo hacer negocio por su cuenta durante el viaje a menos que su comitente o la costumbre del puerto de salida le permita llevar una pacotilla. En este último caso el sobrecargo no podrá invertir en retornos, sin especial autorización de su comitente, una cantidad que exceda del producto de la pacotilla.

TITULO III De los contratos de los hombres de mar

ARTICULO 936.

Las palabras hombres de mar, gente de mar, en su acepción legal, significan las mismas personas que las palabras tripulación o equipaje.

Estas comprenden a los marineros y grumetes de la nave y a los oficiales de ella, excepto al capitán.

ARTICULO 937.

La edad y demás calidades que debe tener el simple marinero serán determinadas por el reglamento de marina.

ARTICULO 938.

El contrato que celebran los hombres de mar con el naviero, sea que este obre personalmente o representado por el capitán, consiste respecto de los primeros en prestar a bordo los Servicios estipulados, y de parte del segundo, en recibirlos en la nave alimentarlos y pagarles el sueldo o retribución convenidos.

ARTICULO 939.

El ajuste de los hombres de mar por una suma determinada por el viaje o por un tanto por mes, es un arrendamiento de servicios.

ARTICULO 940.

Los contratos entre el naviero y los hombres de mar serán extendidos por escrito en el libro de cuenta y razón y firmados por ellos o por otro a su ruego si no supieren hacerlo. En todas las diferencias que ocurran entre el naviero y la tripulación en razón de sus contratos y de las anticipaciones que ésta reciba, hará fe el enunciado libro siempre que aparezca llevado en conformidad con las prescripciones legales y exento de toda sospecha de alteración en sus asientos.

El capitán está obligado a dar a los interesados una copia autorizada por él de sus respectivos contratos.

ARTICULO 941.

A falta de un convenio escrito y de medios probatorios de las condiciones de ajuste, serán determinadas en conformidad con la costumbre de la localidad.

ARTICULO 942.

En caso de duda acerca de la duración del empeño de los hombres de mar, se entenderá que se han ajustado por el viaje de ida y vuelta el puerto de salida.

ARTICULO 943.

Si el hombre de mar se contratare para servir en dos buques, el segundo contrato será de ningún valor y efecto, y el naviero o capitán con quien se hubiere ajustado primero podrá hacerle apremiar al cumplimiento de su empeño o buscar a sus expensas persona que le sustituya.

En el caso propuesto el hombre de mar perderá a beneficio del buque los sueldos que hubiere devengado, restituyendo al mismo tiempo las cantidades que se le hubieren anticipado y el naviero o capitán que le hubiere contratado a sabiendas de su compromiso anterior incurrirá en la multa señalada en el inciso 2º del artículo 910.

ARTICULO 944.

Los hombres de mar que al tiempo de contratarse con el naviero o capitán declaren haberse ejercitado en la navegación serán responsables por este solo hecho de los daños y perjuicios causados por su impericia.

ARTICULO 945.

El hombre de mar puede ser despedido con causa o sin ella, antes o después de principiado el viaje; pero si lo fuere sin motivo legal será indemnizado, según el caso, en la forma que provienen los artículos 873 y 874 por la persona a quien corresponda hacerlo.

ARTICULO 946.

La tripulación tiene derecho a ser alimentada a bordo, de una manera conveniente, sin perjuicio de su salario y de las indemnizaciones convencionales o legales, en su caso.

ARTICULO 947.

El hombre de mar enfermo, herido o mutilado durante la navegación, ganará siempre el salario convenido hasta su vuelta al puerto de salida, y caso de volver en otro buque, percibirá además una indemnización para los gastos de viaje de regreso, a menos que la enfermedad, herida o mutilación traiga su origen de un hecho culpable de su parte.

Pero sea cual fuere la causa de esos accidentes, los gastos de asistencia y curación serán costeados con los fondos de la nave, con o sin cargo de reintegro.

Si la enfermedad, herida o mutilación fuere consecuencia de un hecho culpable, como haber salido de la nave sin permiso del capitán, los gastos indicados serán de su cuenta particular y deberá reintegrarlos con sus salarios, y siendo éstos insuficientes con los demás bienes que tenga.

Si proviniere de los servicios ordinarios en la nave, los gastos serán de la exclusiva cuenta del naviero; pero si procediere de servicios extraordinarios prestados a la nave y cargamento, los gastos serán distribuidos como avería gruesa entre el naviero y los cargadores.

ARTICULO 948.

El oficial o marinero muerto en defensa de la nave será considerado como vivo para devengar los salarios y retribuciones estipuladas, siempre que la nave concluya su viaje. Esta regla será aplicada también al oficial o marinero apresado con motivo de la defensa de la nave.

ARTICULO 949.

Los herederos del hombre de mar contratado por meses, que muere durante el viaje por causa extraña a la defensa de la nave, tienen derecho a los sueldos devengados hasta el día del fallecimiento.

Si el ajuste fuere por viaje, los herederos sólo tendrán acción a la mitad de la cantidad estipulada ocurriendo la muerte en el viaje de ida; pero si acaeciere en el de regreso, podrán exigir el pago en su totalidad.

Si el contrato fuere a la parte o al flete y el hombre de mar falleciere después de principiado el viaje, se abonará íntegramente a sus herederos toda la cuota convenida; mas si ocurriere el fallecimiento antes de comenzarse, no tendrán derecho alguno a la retribución estipulada.

Contratada la tripulación para muchos viajes sucesivos, podrá exigir el pago de sus salarios o retribuciones estipuladas a la terminación de cada viaje.

ARTICULO 950.

En caso de apresamiento o naufragio con pérdida absoluta de la nave y cargamento, los hombres de mar no tienen derecho alguno a los sueldos o retribuciones convenidas; pero tampoco podrán ser obligados a devolver las anticipaciones que hubieren recibido.

El producto de los restos de la nave y el flete de las mercaderías salvadas están afectos privilegiadamente al pago de los salarios de la tripulación ajustada por meses o por una cantidad convenida. El capitán será comprendido en la distribución por la parte proporcional que corresponda a sus sueldos.

ARTICULO 951.

Si los ajustes de los hombres de mar fueren al flete, tendrán derecho solamente, en el caso previsto en el artículo anterior, a exigir el pago de sus salarios a prorrata de los demás copartícipes sobre el flete de las mercaderías salvadas.

En el caso de haber trabajado en el salvamento de los despejos de la nave, se les abonará una gratificación proporcionada a sus esfuerzos y a los riesgos que hubieren corrido para salvarlos.

ARTICULO 952.

La exención que el artículo 905 otorga al capitán se extiende también a los hombres de mar.

ARTICULO 953.

-La nave y fletes quedan afectos directamente al pago de los salarios e indemnizaciones debidos a los hombres de mar ajustados por meses o por viajes.

ARTICULO 954.

-El hombre de mar puede rescindir su compromiso en los casos siguientes:

1º-Por la variación del destino de la nave antes de principiarse el viaje para el cual se hubiese contratado;

2º-Por la declaración de guerra entre la República y la nación a cuyo territorio estuviere destinada la nave;

3º-Por la adquisición de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga antes de comenzarse el viaje o durante una arribada;

4º-Por la muerte o despedida del capitán antes de la salida de la nave;

5º-Por la falta de convoy cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de un buque de guerra;

6º-Por cualquiera enfermedad que le inhabilite para prestar el servicio a que se hubiere comprometido;7º-Por el maltrato o falta de alimentos convenientes.

La rescisión en este caso podrá ser solicitada durante el viaje ante el Juzgado competente en los puertos de la República y en los extranjeros ante el Cónsul guatemalteco y en su defecto, ante la autoridad local.

ARTICULO 955.

Se prohíbe a los hombres de mar, bajo pena de perder sus salarios, demandar al capitán durante el viaje, salvo en los casos previstos en el artículo precedente.

ARTICULO 956.

La tripulación no puede cargar mercaderías por su cuenta sin consentimiento del naviero o del que hubiere fletado la nave por entero, a no ser que la costumbre de la localidad se lo permita.

ARTICULO 957.

Los hombres de mar están obligados:

1º-A cumplir su contrato bajo responsabilidad de daños y perjuicios y bajo las penas que establecen las leyes y reglamentos de marina, a menos que les sobrevenga justa causa para no hacerlo. En consecuencia, para pasar al servicio de otra nave sin incurrir en las responsabilidades indicadas, deberán obtener permiso por escrito del naviero o capitán con quien se hubieren ajustado;

2º-A embarcarse en el momento en que el capitán los requiera y a equipar y cargar la nave;

3º-A obedecer sin contradicción al capitán y a los oficiales, en su caso, en todo lo concerniente al servicio de la nave;

4º-A permanecer a bordo y no salir de la nave sin licencia del capitán o del que haga sus veces;

5º-A defender la nave atacada por enemigos o piratas y a auxiliar activamente al capitán en todos los casos en que el buque peligre;

6º-A declarar la verdad de los hechos acaecidos siempre que el capitán lo pida para justificar sus protestas;

7º-A descargar el buque concluido el viaje y a desarmarlo y amarrarlo en lugar seguro.

ARTICULO 958.

Las obligaciones reciprocas del naviero y gente de mar principian en él momento de firmarse los contratos y concluyen por el desarme del buque.

ARTICULO 959.

Las obligaciones del hombre de mar se extinguen:

1º-Por la conclusión del tiempo del ajuste o del viaje paraque fuere contratado; 2º-Por su muerte ; 3º-Por su despedida del servicio;

4º-Por la venta, apresamiento o naufragio del buque; 5º-Por la variación del destino del mismo; 6º-Por la revocación voluntaria o forzada del viaje.

ARTICULO 960.

Aconteciendo la revocación del viaje por un hecho voluntario del naviero antes de que el buque haya zarpado del puerto, los hombres de mar ajustados por meses percibirán por vía de indemnización una mensualidad de su respectivo salario y el que hubieren devengado.

Ajustada la tripulación por un precio dado, los salarios serán determinados dividiendo el precio por el número de días que aproximadamente se calcule que debería durar el viaje. Este cálculo so hará por peritos.

Calculándose que la duración del viaje proyectado no debería pasar de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días.Las anticipaciones hechas a la tripulación serán deducidas del importe de la indemnización.

ARTICULO 961.

Siempre que la revocación ocurra después de principiado el viaje, los hombres de mar contratados por meses percibirán el salario devengado y además el correspondiente al tiempo que necesiten para llegar al puerto de destino del buque, y los contratados por viaje devengarán la cantidad que hubieren estipulado.A unos y otros se les proporcionará transporte para el puerto de salida o de descarga, a su elección.

ARTICULO 962.

Las disposiciones de los dos artículos precedentes serán aplicadas aún en los casos en que la revocación del viaje provenga de un hecho voluntario de los cargadores, salvo el derecho del naviero para reclamar de éstos la indemnización correspondiente.

ARTICULO 963.

Revocado el viaje antes de la salida por justa causa, independiente del naviero o cargadores, los hombres de mar no tienen derecho a indemnización alguna y sólo podrán reclamar el pago de los salarios devengados hasta el día de la revocación.

ARTICULO 964.

Son causas justas para la revocación del viaje: 1º-La declaración de guerra entre la República y la nación a que pertenezca el puerto de la descarga, y la prohibición del comercio con esa misma nación;

2º-El bloqueo del puerto a que fuere destinada la nave o una peste existente en el mismo puerto;

3º-La prohibición de importar al puerto a que se dirige el buque mercaderías de la misma especie de las que conduce;

4º-El embargo del buque de orden de autoridad competente o la detención por causa ajena de la voluntad del naviero;

5º-Cualquiera artería del mismo buque que lo inhabilite para navegar.

ARTICULO 965.

Ocurriendo después de comenzado el viaje alguno de los casos indicados en los tres primeros incisos del artículo anterior, los hombres de mar concertados por meses percibirán en el puerto de la primera arribada los salarios que les correspondan, según el tiempo que hubieren servido, y los ajustes quedarán rescindidos.

Si éstos fueren hechos por cantidad determinada, el monto del salario será fijado en la forma que prescribe el inciso 2º del artículo 954.

determinada, el monto del salario será fijado en la forma que prescribe el inciso 2º del artículo 954. Pero si el buque hubiere de seguir navegando, el capitán y la tripulación están recíprocamente obligados al cumplimiento de sus ajustes.

ARTICULO 966.

En el caso previsto en el inciso 4º del artículo 964 se abonará a 1a tripulación contratada por meses la mitad de sus salarios durante el tiempo que dure el embargo o la detención; pero si durare más de noventa días, el ajuste quedará rescindido sin indemnización.

El contrato celebrado por cantidad fija será también rescindido pasados los noventa días.

ARTICULO 967.

La tripulación no podrá exigir más que el pago de los salarios devengados en el caso que expresa el inciso 5º del artículo 964.

Si la inhabilitación del buque fuere causada por dolo o culpa del capitán o piloto, la tripulación podrá exigir de éstos la indemnización que corresponda.

ARTICULO 968.

Variado el destino del buque antes de su salida y no conformándose los hombres de mar con la variación, el naviero les abonará los salarios correspondientes a los días transcurridos desde la fecha del respectivo ajuste y una mensualidad por vía de indemnización. Si aceptaren la variación y la distancia, u otros motivos dieran mérito a un salario o retribución mayor, el aumento será fijado por peritos si las partes no lo fijaren de común acuerdo. La regla establecida en el párrafo primero se aplicará también al caso en que la variación provenga de un hecho de los cargadores, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan al naviero.

ARTICULO 969.

La prolongación del viaje a puertos más distantes de los designados, causada por un hecho voluntario del naviero o de los cargadores, da derecho a los hombres de mar, contratados por cantidad fija, a un aumento de salario proporcionado al convenido en sus respectivos ajustes.

El caso contrario no priva a los hombres de mar del derecho al íntegro pago de los salarios estipulados.

ARTICULO 970.

Los hombres de mar ajustados a la parte no tienen derecho a reclamar salarios ni indemnizaciones por la revocación, variación, retraso o prolongación del viaje, provenientes de un caso fortuito o de fuerza mayor. Pero si tales sucesos fueren ocasionados por un hecho del naviero o del capitán, la gente de mar tendrá derecho a una indemnización cuyo monto será fijado por peritos.

Si ocurrieren por un hecho de los cargadores, los hombres de mar no tendrán otra acción sino a la cuota proporcional que les corresponda según sus ajustes en la indemnización que aquéllos dieran al naviero.

ARTICULO 971.

Las reglas de este título son aplicables a los contratos del capitán en cuanto no se opongan a las establecidas en el Capítulo II del Título anterior.

TITULO IV

Del fletamento, del conocimiento y de los pasajeros

CAPITULO I Definiciones y reglas relativas al Reglamento

ARTICULO 972.

El fletamento es un contrato de transporte por el cual el naviero, personalmente o representado, arrienda a otro el buque equipado y armado y se obliga a conducir en él a un lugar determinado mercaderías o personas, mediante un precio convenido. Este precio se llama flete. Llámase fletante la persona que da en arrendamiento el buque y promete el transporte; y fletador el que carga el buque y paga el precio estipulado.

ARTICULO 973.

El buque puede ser fletado total o parcialmente.

ARTICULO 974.

El fletamento total se celebra:

1º-Por un viaje redondo, cualquiera que sea su duración, estipulándose por flete una cantidad determinada,

2º-Por tiempo y cantidad determinados;

3º-Por meses fijándose por flete una cantidad por cada uno de los que dure el viaje; éste comprende la ida y la vuelta del buque a no ser que las partes acuerden otra cosa.

El fletamento total no comprende la cámara del capitán ni el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulación y custodia de los aparejos y vituallas.

ARTICULO 975.

El fletamento parcial se celebra:

Por una parte determinada del buque;

Por otera cantidad de mercaderías consideradas a bulto y por un precio dado;

Por peso o a tanto el quintal;

Por cabida o a tanto la tonelada;

A carga general.

ARTICULO 976.

El fletamento es a carga general cuando el fletante se obliga a transportar las mercaderías del fletador en caso que en un determinado plazo complete la carga del buque mediante el ajuste de otros fletamentos.

Esta manera de fletamento lleva implícita una condición resolutoria que se considera cumplida cuando el fletante no complete en el término estipulado las tres cuartas partes de la carga que puede llevar el buque.

ARTICULO 977.

Los fletamentos de buques extranjeros celebrados en puertos de la República están sujetos a las disposiciones de este Código, aunque el capitán sea también extranjero.

Ajustados fuera de la República se sujetarán a las mismas disposiciones en todo lo concerniente a la descarga o a cualquiera otro acto que deba realizarse en el territorio guatemalteco.

CAPITULO II

De la capacidad para fletar el buque y de la póliza de fletamento

ARTICULO 978.

-Sólo el naviero puede celebrar el contrato de fletamento.

ARTICULO 979.

-El capitán podrá asumir el carácter de fletante en el caso previsto en el inciso 6º del artículo 901; pero si fletare el buque en el lugar de la residencia del naviero o de su consignatario, el fletamento será válido siempre que el fletador haya procedido de buena fe.

El fletamento ajustado en ausencia del naviero o de su consignatario será válido aunque el capitán haya contravenido a sus instrucciones. En uno y otro caso será responsable de los daños y perjuicios que sufra el naviero.

ARTICULO 980.

Puede ser fletador cualquiera persona que tenga capacidad para obligarse.

ARTICULO 981.

El contrato de fletamento debe ser redactado por escrito, antes o después de recibida la carga, y no podrá ser probado con testigos cuando el flete exceda de trescientos quetzales-

El documento en que se consignen las condiciones del contrato se llama póliza de fletamento y puede constar en escritura pública o documento autenticado. En este último caso se extenderá en tantos ejemplares como fueren los contratantes, y si alguno de éstos no supiere firmar lo hará a su ruego otra persona.

ARTICULO 982.

Hacen fe las pólizas extendidas en documento privado si las partes reconocen sus firmas. Si las negaren, la existencia y condiciones del fletamento podrán ser justificadas por los medios que establece este Código.

ARTICULO 983.

La escritura de fletamento debe expresar:

- 1º-El nombre, apellidos y domicilio del naviero, consignatario y capitán, si alguno de éstos fuere el que celebre el fletamento;
- 2º-El nombre, apellido y domicilio del fletador y obrando este por comisión, el de la persona por cuya cuenta se ajusta el fletamento;
- 3º-La clase, nombre, porte, pabellón y puerto de matrícula del buque;
- 4º-El puerto de carga y descarga;
- 5º-La cabida, el número de toneladas o la cantidad de peso o medida que las partes se obliguen respectivamente a cargar y conducir;
- 6º-El flete y lugar donde deba hacerse el pago y si está ajustado por cantidad fija por el viaje, por un tanto al mes o por la parte de la

nave que se hubiere de ocupar o por el peso o la medida de las mercaderías en que consista el cargamento;

7º-Si el fletamento es total o parcial;

8º-El número de días convenidos para la carga y descarga;

9º-Las estadías y sobrestadías acordadas para el caso que la carga o la descarga no concluya dentro de los días señalados al efecto y la indemnización que deba pagarse por cada una de ellas;

10.-El tanto que se haya de dar al capitán por capa;

11.-Todos los demás pactos en que convinieren las partes.

ARTICULO 984.

Declarándose en la póliza mayor porte del que efectivamente tenga el buque, el fletador podrá rescindir el fletamento o exigir reducción del flete.

En uno u otro caso el fletante deberá indemnizar al fletador los perjuicios que sufra, a menos que la diferencia entre el porte declarado y la verdadera cabida del buque no exceda de una cuadragésima parte o que la designación aparezca conforme con el certificado de la matrícula.

Excediendo la diferencia de una cuadragésima parte, ésta será tomada en cuenta para determinar el importe de la indemnización debida al fletador.

ARTICULO 985.

Si el porte declarado fuere menor que la capacidad efectiva del buque fletado por entero en una cantidad fija, el fletador no estará obligado a suministrar carga sino hasta la concurrencia del porte declarado ni el fletante podrá exigir aumento alguno de flete. Pero si el flete fuere ajustado por un tanto por tonelada, el fletador deberá abonar el precio correspondiente a todas las toneladas que ocupe.

ARTICULO 986.

Aunque en la póliza de un fletamento a carga general se haya designado con exactitud el porte del buque, el fletante, si se hubiere comprometido a recibir mayor cantidad de mercaderías de la que pueda conducir, indemnizará a los fletadores que no carguen por falta de espacio.

ARTICULO 987.

Ocultándose en la póliza el verdadero pabellón del buque, el fletador podrá rescindir el fletamento y el fletante deberá indemnizarle de la confiscación, aumento de derechos y de cualquier otro perjuicio que le sobrevenga por la ocultación.

ARTICULO 988.

No designándose en la póliza el plazo para la carga y la descarga, cada una de estas operaciones se hará en los puertos de la República dentro del término de quince días útiles y consecutivos desde que el capitán haya prevenido al fletador o a su consignatario que está dispuesto a cargar o a descargar. En el mismo caso la carga de los buques de cabotaje menor se hará en tres días útiles y consecutivos, que se contarán desde la fecha del contrato, y la descarga dentro del mismo plazo contado desde el arribo del buque. En los puertos extranjeros se hará la carga o la descarga, en defecto de convenio, en el término que designen los usos locales.

ARTICULO 989.

Omitida en la póliza la designación de las estadías o sobrestadías, la duración de unas y otras se arreglará a los usos locales.

CAPITULO III

De los derechos y obligaciones del fletante

ARTICULO 990.

El fletante estará principalmente obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, a poner el buque pertrechado y aprovisionado a disposición del fletador, a mantenerle en el libre goce de él en el modo y durante el tiempo convenido y a firmarle conocimientos de la carga.

ARTICULO 991.

Con excepción de los casos previstos en los artículos 999 y 1020, el fletante no podrá verificar el transporte en otro buque que el designado en la póliza del fletamento.

ARTICULO 992.

El fletante es responsable a los fletadores de los daños y perjuicios si por su culpa sufre retardo el buque en su salida, durante el viaje o en el puerto de descarga.

Hay retardo en la salida cuando el buque no emprende el viaje en la época y plazos que determinan los artículos 997, 998 y 999.

Sin embargo, el fletador no podrá reclamar los perjuicios que le sobrevengan por el retraso voluntario de la salida del buque si no hubiere requerido al fletante por medio de una protesta conminatoria para que emprenda el viaje.

ARTICULO 993.

Aunque el fletador por entero no ponga a bordo toda la carga correspondiente a la capacidad del buque, el fletante no podrá embarcar sin consentimiento del fletador otras mercaderías para completarla.

Si lo consintiere, el flete de las mercaderías complementarias, sea cual fuere, pertenecerá exclusivamente al fletador.

ARTICULO 994.

Si éste prohibiere al fletante completar la carga, podrá obligarlo a embarcar una cantidad de mercaderías suficiente para responder del flete.

ARTICULO 995.

Autorizado para completar la carga, el fletante no podrá contratar mercaderías por un flete más bajo que el señalado por el fletador, y si lo hiciera responderá a éste de la diferencia.

ARTICULO 996.

Antes de que el buque se haga a la mar, el fletante podrá desembarcar las mercaderías puestas a bordo sin su consentimiento o transportarlas por el flete más alto que haya obtenido en aquel viaje.

El desembarque se hará a costa del propietario, dándosele previo aviso.

Si durante el viaje el fletante conociere la introducción clandestina de tales mercaderías, estará obligado a conservarlas en el buque; pero entonces, además de exigir por ellas el más alto flete podrá depositarlas en manos de una persona abonada en el primer puerto de arribada, dando oportuno aviso al propietario.

Aunque las mercaderías clandestinamente introducidas no sobrecarguen el buque, el fletante deberá verificar el depósito siempre que el fletamento sea por entero y que el transporte de ellas pueda perjudicar los intereses del fletador.

ARTICULO 997.

Fletado el buque por entero, el fletante deberá hacerse a la mar en la época que determina el artículo 897.

Aún en el caso de no estar completa la carga, el fletante deberá emprender el viaje a requerimiento del fletador siempre que éste haya embarcado una cantidad de mercaderías suficiente para asegurar el flete.

ARTICULO 998.

En los fletamentos parciales el fletador está obligado a emprender el viaje ocho días después que tenga a bordo las tres cuartas partes de la carga correspondiente a la cabida del buque.

ARTICULO 999.

Si después de embarcada parte de la carga el fletante no completare las tres cuartas partes de la que corresponda a la capacidad del buque, podrá subrogarlo con otro que haya sido visitado y declarado apto para el viaje, siendo de su cuenta los gastos del transbordo y el aumento de flete, si lo hubiere.

No haciendo la subrogación, el fletante emprenderá el viaje con la carga que tenga a bordo dentro de treinta días contados desde el en que hubiere comenzado a cargar.

El fletante no podrá hacer subrogación sin el consentimiento de todos los cargadores en el caso de un fletamento por entero ni en el de uno parcial, si hubiere reunido las dos terceras partes de la carga correspondiente al porte del buque.

ARTICULO 1000.

Recibida una parte de las mercaderías contratadas a carga general, el fletante no podrá negarse a embarcar las demás que se le ofrezcan a precio y condiciones iguales a los concertados por las ya recibidas, a no ser que encuentre otras mercaderías que le prometan mayores ventajas.

Negándose a aceptar el ofrecimiento y a continuar la carga, el fletante no podrá hacer la subrogación que le permite el anterior artículo, aunque no haya completado las tres cuartas partes y estará obligado a hacerse a la mar con la que tenga en el buque.

ARTICULO 1001.

Vencido el plazo para cargar o descargar el buque y el de las estadías y sobrestadías sin que el fletador haya verificado la carga o la descarga, el fletante podrá reclamar la indemnización estipulada y, en su defecto, la que se regule por peritos.

Si la demora resultare de que el fletador no puso la carga al costado del buque, el fletante podrá además rescindir el fletamento exigiendo la mitad del flete convenido.

Si la demora consistiere en no recibirse la carga el fletante procederá en los términos que prescribe el inciso 5° del artículo 909,

ARTICULO 1002.

Cuando el fletador hubiere embarcado sólo una parte de la carga durante el plazo estipulado y en el término de las estadías y sobrestadías, el fletante tendrá los mismos derechos que se le conceden en los dos primeros párrafos del artículo precedente.

ARTICULO 1003.

El fletante que contratado para tomar carga en otro puerto que el del fletamento no la recibiere del consignatario dentro del tiempo designado, deberá dar aviso al fletador y esperar sus instrucciones y entretanto correrán las estadías y sobrestadías que establezca el contrato o el uso de la localidad. No recibiendo instrucciones en un término prudencial, el fletante diligenciará un nuevo fletamento; y no obteniéndolo u obteniendo uno parcial, después de vencido el término de las estadías y sobrestadías, formalizará su protesta y regresará al puerto de su salida.

El fletador pagará, en el primer caso, el flete estipulado y, en el segundo, la diferencia entre aquél y el que hubiere devengado el buque.

ARTICULO 1004.

Luego que el buque llegue al puerto de su destino, el capitán hará entrega de la carga en los términos que previenen los incisos 3º, 4º, 5º y 6º del artículo 909.

ARTICULO 1005.

Si en el caso previsto en el inciso 3 del artículo 909, el fletante descargare las mercaderías sin contarlas, pesarlas o medirlas, el fletador o su consignatario podrá establecerla identidad, el número, peso y medida de ellas, aun por declaración de las personas que le hubieren, servido en la descarga.

ARTICULO 1006.

Si los bultos de mercaderías ofrecieren señales exteriores de faltas o averías, el capitán, consignatario o cualquiera otro interesado podrán solicitar un reconocimiento judicial y el justiprecio de las fallas o averías antes de verificar la descarga.

Esta diligencia no obstaculizará otros medios de defensa del capitán, aun cuando hubiere sido solicitada por él.

ARTICULO 1007.

Si las mercaderías fueren entregadas sin previo examen o bajo de protesta, de un recibo o de un conocimiento cancelado que indique la falta o avería, el consignatario podrá pedir su reconocimiento judicial dentro de cuarenta y ocho horas, contadas desde la entrega total o parcial.

Vencido el plazo indicado no se admitirá ninguna reclamación por faltas o averías.

ARTICULO 1008.

No habiendo en los bultos señales exteriores de faltas o averías, el reconocimiento judicial podrá hacerse válidamente, aun hallándose las mercaderías en poder del consignatario, con tal que se verifique dentro de setenta y dos horas contadas desde la entrega y previa justificación de su identidad.

CAPITULO IV De los derechos y obligaciones del fletador

ARTICULO 1009.

El fletador del buque puede subfletarlo total o parcialmente sin consentimiento del fletante, pero quedará siempre responsable a éste del cumplimiento del contrato.

Aunque el fletamento sea hecho por cantidad fija, corresponderá al subfletante cualquiera ventaja que obtenga en el subfletamento.

ARTICULO 1010.

La venta del buque fletado no extingue el derecho adquirido por el fletador, y el nuevo propietario estará obligado a respetar y cumplir el fletamento celebrado, salvo su derecho para reclamar del vendedor la indemnización de los daños y perjuicios que se le siguieron.

ARTICULO 1011.

Las principales obligaciones del fletador consisten en cargar y descargar el buque en tiempo convenido y pagar el flete estipulado.

ARTICULO 1012.

La carga y descaiga se hará en el plazo principal que designe la póliza o en el suplementario de las estadías o sobrestadías si las hubiere.

ARTICULO 1013.

No limitándose el fletamento a un número fijo de toneladas, el fletador podrá cargar todo el buque estando vacío, o la parte que estuviere libre al tiempo del contrato.

ARTICULO 1014.

Siendo insuficiente el porte del buque parcialmente fletado para recibir toda la carga contratada, los fletadores serán preferidos según la prioridad de sus contratos; y si fueren de una misma fecha, cargarán a prorrata de las cantidades de peso y cabida que cada uno hubiere contratado.

En ambos casos el fletante indemnizará a los fletadores los perjuicios que les cause la falta de cumplimiento de sus respectivos contratos.

El fletador que hubiere cargado primero quedará en posesión de la parte que tuviere ocupada, sea cual fuere la fecha de su fletamento.

ARTICULO 1015.

El fletador que no embarque la totalidad de la carga contratada pagará el flete de la parte que deje de cargar.

ARTICULO 1016.

Si el fletador cargare mayor cantidad de mercaderías que la convenida, pagará por el exceso el mismo flete que hubiere estipulado en la póliza de fletamento.

ARTICULO 1017.

El fletador no puede cargar mercaderías de ilícito comercio ni otras que las designadas o manifestadas al fletante, y sí las cargare serán de su cuenta todos los daños y perjuicios que sobrevengan al buque y a los fletadores. Cargando mercaderías prohibidas con conocimiento del fletante, ambos responderán definitiva y solidariamente de todos los perjuicios que sufran el buque y los demás cargadores, aunque entre sí hubieren pactado lo contrario.

ARTICULO 1018.

Si por causa del cargador o de su consignatario el buque fletado para un viaje de ida y vuelta, regresare sin carga, se deberá al fletante todo el flete estipulado y una indemnización por la demora.

ARTICULO 1019.

Cuando el capitán se viere en la precisión de arribar para hacer reparaciones urgentes en el casco, aparejos o pertrechos del buque, los fletadores deberán esperar treinta días sin indemnización, a menos que prefieran descargar sus mercaderías.

Si las descargaren dentro del plazo indicado pagarán íntegramente el flete convenido; pero si lo lucieren después de vencido sólo abonarán el que corresponde en proporción de la distancia recorrida.

Estando fletado el buque por meses, el fletador no deberá flete alguno durante el tiempo de la reparación, ni un aumento de flete si estuviere ajustado por viaje.

ARTICULO 1020.

Si el buque no pudiere ser útilmente reparado el capitán deberá fletar otro por su cuenta y verificar en él el transporte sin derecho a aumento de flete. En este caso será de su obligación acompañar la carga hasta entregarla en el lugar de su destino. No encontrándose otro buque en los puertos que estén a ciento treinta kilómetros de distancia, el capitán depositará la carga por cuenta de los fletadores, dándoles aviso y exigirá el flete sin otra indemnización, en proporción a la distancia que la hubiere conducido.

ARTICULO 1021.

Siempre que por malicia o negligencia del capitán no se consiguiera buque que transporte el cargamento, los fletadores podrán buscarlo y fletarlo por cuenta y bajo responsabilidad del fletante, después de haber hecho al capitán dos interpelaciones judiciales dentro de los últimos quince días del plazo que señala el artículo 1019.

El fletamento celebrado por los cargadores se llevará a efecto a pesar de la oposición del capitán.

ARTICULO 1022.

Justificando los cargadores que el buque no se hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga no estarán obligados a pagar flete alguno y podrán reclamar del fletante los daños y perjuicios que hubieren sufrido.

La prueba es admisible no obstante el acta de visita de que trata el inciso 3º del artículo 902.

ARTICULO 1023.

Antes o después de haber embarcado toda la carga o parte de ella podrá el fletador desistir del fletamento, sea total o parcial, pagando la mitad del fletamento convenido. En el segundo caso pagará también los gastos de descarga y los perjuicios que cause esta operación. Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento del fletamento por viaje redondo.

Sí el fletamento fuere ajustado por mes, el falso flete que debe pagar el fletador será el correspondiente a la mitad de la duración probable del viaje, calculada por peritos.

ARTICULO 1024.

El fletador que voluntariamente y fuera de los casos de fuerza insuperable descargare sus mercaderías antes de llegar al puerto del destino del buque, pagará íntegramente el flete convenido y los gastos de la arribada hecha con tal objeto.

ARTICULO 1025.

En los fletamentos por meses o días el flete corre desde el día en que comienza la carga hasta el en que concluye la descarga en el puerto de la consignación. Para el efecto de fijar el importe de los fletes el mes principiado se tendrá por concluido.

ARTICULO 1026.

Fletado el buque por un tiempo determinado, el flete corre desde el día del contrato.

ARTICULO 1027.

En el fletamento por peso se calculará el peso bruto y, en defecto de un convenio especial, se entenderá que las partes se han referido a la unidad de peso usada en el lugar de la carga.

ARTICULO 1028.

Se deben fletes :

1º-Por las mercaderías que el capitán vende durante el viaje para atender las necesidades urgentes del buque;

2º-Por las mercaderías deterioradas o disminuidas por caso fortuito, vicio propio de las mismas, mala calidad o condición de los envases;

3º-Por las que fueren deliberadamente arrojadas al mar para salvar el buque y el cargamento;

4º-Por el aumento de peso o volumen de las mercaderías cargadas.

ARTICULO 1029.

No se debe flete por las mercaderías perdidas en naufragio o varamiento, robadas por piratas o violentamente tomadas por enemigos.

En todos estos casos el fletador tiene derecho para exigir la restitución de la parte del flete que hubiere anticipado.

ARTICULO 1030.

Salvadas o rescatadas las mercaderías, el fletador pagará el flete que hubiere devengado hasta el lugar del naufragio o apresamiento. Si reparado el buque fueren conducidas en él hasta el puerto de su destino las mercaderías salvadas, el fletador abonará el flete íntegro, sin perjuicio de lo que resuelva sobre la avería.

ARTICULO 1031.

Tampoco se debe flete alguno por las mercaderías que fueren salvadas en el mar o en la costa sin cooperación del capitán o de la tripulación.

ARTICULO 1032.

El flete es debido y exigible desde el momento en que se ponen a disposición del consignatario las mercaderías conducidas.

ARTICULO 1033.

El fletante no está obligado a recibir en pago del flete mercaderías, sanas o averiadas; pero los cargadores podrán abandonarle por el flete los líquidos cuyas vasijas hubieren perdido más de la mitad de su contenido.

ARTICULO 1034.

El fletante no soporta disminución alguna en los fletes devengados con arreglo a la póliza fuera de los casos expresados por la ley.

ARTICULO 1035.

El capitán no puede retener a bordo la carga para asegurar el pago del flete, pero podrá solicitar el depósito de ella hasta que se verifique.

ARTICULO 1036.

La capa será pagada al capitán en la misma proporción que los fletes y con las modificaciones a que éstos se hallen sujetos según los casos.

ARTICULO 1037.

El cargamento está afecto privilegiadamente al pago de los fletes, capa e indemnizaciones que deban los cargadores en razón de fletamento.

El privilegio dura treinta días contados desde la conclusión de la descarga; y el fletante podrá solicitar dentro de ellos la venta judicial de las mercaderías que basten para cubrir los créditos enumerados, aun cuando el consignatario se haya constituido en quiebra. Las mercaderías que, pendiente aquel plazo, pasar en a tercera mano por un título legal quedan libres de toda responsabilidad por el simple transcurso de los ocho días siguientes a la entrega de ellas. Vencidos los treinta días los créditos del fletante se considerarán como créditos comunes.

CAPITULO V De la rescisión del fletamento

ARTICULO 1038.

Fuera de los casos de rescisión anteriormente previstos, el fletamento, sea total o parcial, se rescinde sin indemnización antes de principiarse el viaje por las siguientes causas:

1º-La prohibición de exportar del lugar de la carga o de importar al de la descarga el todo o parte de las mercaderías comprendidas en una misma póliza a no ser que el fletador quiera cargar otras mercaderías permitidas;

2º-La interdicción del comercio, declaración de guerra entre la República y la nación a la que estuviere destinado el buque, y el bloqueo del puerto de la descarga;

3º-Cualquier otro caso fortuito o de fuerza mayor que impida el viaje. Si el caso fortuito fuere imputable a culpa de alguna de las partes, habrá lugar a la rescisión con indemnización de daños y perjuicios.

ARTICULO 1039.

Si por alguna de las causas expresadas se rescindiere el fletamento después de hallarse cargado el buque, el fletador soportará todos los gastos de la descarga y el fletante los salarios y gastos de la tripulación, sin perjuicio del derecho que hubiere adquirido al pago de estadías, sobrestadías y avería común por daño ocurrido antes de la rescisión.

ARTICULO 1040.

Suspendida temporalmente la salida del buque por clausura del puerto, por embargo emanado de orden de autoridad competente o por cualquiera otro acontecimiento de fuerza mayor, subsistirá el fletamento sin derecho a indemnización, y los gastos de manutención y salario de la tripulación serán pagados como avería común.

En el caso propuesto el fletador podrá descargar y volver a cargar sus mercaderías y si después de haber cesado la causa que suspendió la salida del buque no volviese a cargar dentro del plazo acordado al efecto, estará obligado a pagar estadías.

ARTICULO 1041.

Sobreviniendo durante el viaje alguno de los sucesos expresados en los incisos 1º y 2º del artículo 1038, el capitán seguirá las instrucciones que para tales casos hubiere recibido del fletador, y si obrando en conformidad de ellas arribare al puerto que se le hubiere designado o regresare al de partida, cobrará solamente el flete de ida aun cuando el buque estuviere fletado por viaje redondo.

ARTICULO 1042.

Careciendo de instrucciones en los casos, referidos, el capitán procederá en la forma que determina el inciso 15 del artículo 908.

No recibiendo instrucciones dentro de un plazo razonable, a juicio del tribunal ordinario del puerto de arribada, el capitán pedirá el depósito de la carga, el pago del flete de ida solamente y la venta de las mercaderías que basten a cubrirlo.

Los gastos hechos y los salarios devengados durante la detención del buque serán considerados como avería común y pagados como tal; pero el costo de la descarga, depósito y venta serán de la exclusiva cuenta del fletador.

ARTICULO 1043.

Si el buque volviere al puerto de salida por tiempo contrario o por temor de piratas o de enemigos y los cargadores convinieren en su total descarga, el fletante no podrá negarse a hacerla y en tal caso tendrá derecho para exigir por entero el flete correspondiente al viaje de ida, aunque el buque se halle fletado por viaje redondo.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, los cargadores pagarán el flete que corresponda al número de meses que hubiera debido durar el viaje de ida. calculado por peritos.

ARTICULO 1044.

Los fletadores podrán también descargar totalmente el buque y concluir el viaje si arribare a un puerto distinto del de la expedición por alguna de las causas indicadas en el párrafo primero del precedente artículo.

En tal caso los fletadores deberán pagar el flete íntegro por el viaje de ida si el puerto de arribada estuviere a más de la mitad de la distancia que medie entre el de la expedición y el del destino del buque, y solamente la mitad, si la distancia fuere menor.

ARTICULO 1045.

Arribando la nave a un puerto distinto del de su destino por falta de víveres proveniente de no haber sido bien provisionada, o por averías que procedan de la impericia del capitán, tendrán derecho los cargadores para rescindir el contrato y solicitar indemnización de los daños que les sobrevengan.

ARTICULO 1046.

Si el buque fuere detenido durante su viaje por orden de una potencia extranjera subsistirá el fletamento; pero no se deberá flete alguno por el tiempo de la detención si el fletamento estuviere ajustado por meses, ni aumento de flete si lo estuviere por viaje.

La cesación del flete en el primero de los casos indicados se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1040.

CAPITULO VI

Del conocimiento

ARTICULO 1047.

Llámase, conocimiento o póliza de carga el documento en que el capitán y cargador reconocen el hecho del embarque de las mercaderías y expresan las condiciones del transporte convenido.