

**LIBRO III DEL DECRETO 2946 (ANTIGUO CÓDIGO DE COMERCIO), TÍTULOS I, II, III, IV, V, VI, VIII, VIGENTES; POR EL DECRETO NUMERO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA "DISPOSICIONES DEROGATORIAS Y MODIFICATORIAS" ARTICULO I NUMERAL 1o.**

Fue complementado por el **Decreto Gubernativo 1329**, "...*CONSIDERANDO: Que en el Código de Comercio en vigor no se establecen los requisitos que deben llenarse para abanderamiento, matrícula e inscripción de naves, buques y embarcaciones*", emitido el 08 de octubre de 1932, aún continua vigente, fue ampliado por el Decreto Gubernativo 1355, el cual adiciona los artículos del 13 al 55 al Decreto gubernativo 1329, "*CONSIDERANDO: La conveniencia de que se haga un uso prudente del Pabellón Nacional para los buques, naves y embarcaciones que obtengan matrícula e inscripción en los puertos de la República y determinar la clase especial de equipo que deben llevar...*"

**LIBRO III  
Del comercio marítimo  
TITULO I  
De las naves mercantes y de los propietarios  
y copropietarios de ellas  
CAPITULO I  
De las naves mercantes**

**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.<sup>1</sup> Sin embargo, las naves responden de las deudas comunes y

---

<sup>1</sup> CODIGO CIVIL, TITULOS SUJETOS A INSCRIPCION EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD, 1125 Títulos de Buques así como los gravámenes que se impongan sobre estos.

1185 En el registro de la Propiedad se llevarán por separado los registros siguientes: de prenda agraria, de testamentos y donaciones por causa de muerte, de propiedad horizontal, de fábricas inmovilizadas, de buques y aeronaves,

1207. Los buques y naves aéreas, canales, muelles, ferrocarriles, y otras obras públicas de índole semejante, y los derechos reales que los afecten, deberán inscribirse en el registro central de la propiedad en los libros destinados a tales bienes.

ARTÍCULO 1215. La primera inscripción de un buque o nave particular será la de propiedad del mismo. Para extender esta inscripción deberá presentarse la escritura de propiedad y copia certificada de la matrícula del buque expedida en la forma legal. El cambio de matrícula se hará constar en nueva inscripción.

La primera inscripción de propiedad del buque, contendrá la descripción del mismo, expresando las circunstancias que sirvan para identificarlo.

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.

Deshecha 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<sup>2</sup>.

**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 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 transmite 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.**

---

<sup>2</sup> Decreto 1329, Reglamento para el Abanderamiento, Matricula e Inscripción de Naves, buques y embarcaciones, emitido el 08 de octubre de 1932, vigente parcialmente, fue reformado por el Decreto 1355. El Capítulo XII, Título II del Reglamento para el Gobierno y Policía de los puertos de la República contiene también disposiciones relativas a la matrícula e inscripción de buques y abanderamiento de los mismos. Con el propósito de desarrollar y modernizar esta ley, el 04 de agosto de 2008, se publicó en el Diario Oficial, el Acuerdo Ministerial 16-2008, Normativa de Procedimientos de Inscripción, Matriculación y Abanderamiento de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales.

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 apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, acta de adjudicación, o sentencia del 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 parte 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, inclusive 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 dio 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<sup>3</sup> 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 en 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.

---

<sup>3</sup> el contrato de Préstamo a la Gruesa ya casi no se utiliza, debido a la aparición de modernos seguros marítimos, en todo caso, este obliga al deudor a devolver al prestamista la cantidad recibida, más in interés o premio convenido, si el buque ha llegado felizmente a puerto, caso contrario (accidente marítimo) el mutuante asume todo el riesgo.

Existen dos supuestos, a) Si los efectos se perdieron absolutamente a causa de accidente de mar, quedarán extinguidas las acciones correspondientes al mutuante o prestamista. La prueba de la pérdida corresponde al mutuado. No obstante, si se tratase de un naufragio y se salvaren algunos efectos, la cantidad afecta a la devolución del préstamo, se reducirá del producto de los mismos, deducidos los gastos de salvamento.

b) Si la pérdida fuese debida a vicio propio de la cosa, culpa o malicia del prestatario, mala práctica del capitán, empleo del buque en contrabando o embarque de las mercaderías en buque distinto del designado en el contrato, el mutuante o acreedor conservará sus derechos y acciones en la misma forma que en caso de feliz arribo.

También se le conoce como contrato de préstamo a la gruesa ventura o préstamo a riesgo marítimo.

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<sup>4</sup>.

#### **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 de 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 la salida de la nave;

9º- Los préstamos 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.**

---

<sup>4</sup> Expresión con que se explica la proporción con que se reputa una cosa según lo que corresponde al capital que cada uno tiene. Según el DRAE, es un “derecho sobre un capital determinado, en proporción de 1 a 20.”

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.~~ Reformado por el Decreto 52-99.

Las naves mercantes podrán ser embargadas en los casos siguientes:

a) por pérdida total, parcial o daño severo de las cosas o mercancías transportadas en ellas con ocasión del servicio de transporte marítimo;

b) Por daños a terceros Producidos por el uso de la nave; y,

c) por incumplimiento de obligaciones contractuales contraídas para el transporte marítimo de mercancías o para utilidad de la nave o de su carga.

En los casos anteriores debe existir una proporción entre la cantidad reclamada y el valor de la nave.

No podrán embargarse o detenerse las naves mercantes por pérdidas totales o parciales ocurridas durante el transporte terrestre de las cosas o mercaderías que fueron o van a ser objeto de la carga de la nave, ni tampoco cuando se trate de pérdidas de mercaderías que ocurran fuera de la nave.

#### **ARTICULO 848 BIS.**

Requisitos para decretar el embargo de naves mercantes. Para que pueda decretarse el embargo de una nave mercante, **quien solicite la medida precautoria deberá cumplir los requisitos siguientes:**

a. Prestar una garantía consistente en depósito de dinero en efectivo, hipoteca o fianza que cubra el treinta y cinco por ciento (35%) del monto que sea objeto del



reclamo. Esta disposición también es aplicable a los embargos que se soliciten previamente a la interposición de la demanda.

b. Cuando la medida del embargo se solicite con base en los motivos señalados en los literales a) y c), del artículo 848, se deberá documentar el valor de las cosas o mercancías transportadas o la existencia de la obligación cuyo cumplimiento se reclama. La comprobación del valor de las mercancías o cosas transportadas cuyo origen o destino sea Guatemala, se hará con base en la factura utilizada para obtener la póliza de importación o la licencia de exportación según sea el caso.

#### **ARTICULO 848 TER.**

Procedimiento para dejar sin efecto el embargo de una nave mercante o evitar su ejecución. El demandado o cualquier persona interesada podrá levantar inmediatamente el embargo de una nave mercante e incluso evitar que se ejecute el mismo, si presta garantía que cubra el cien por ciento (100%) del monto reclamado, más un diez por ciento (10%) por concepto de costas procesales, garantía que podrá consistir en depósito de dinero en efectivo, prenda, hipoteca o fianza. Una vez recibida la garantía respectiva, la solicitud se resolverá en forma inmediata, sin necesidad de incidente ni trámite previo alguno. Para tal efecto todos los días y horas son hábiles.

Las disposiciones de este artículo así como las de los artículos 848 y 849BIS anteriores, no serán aplicables al embargo que se decrete como consecuencia de la responsabilidad civil derivada de daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

#### **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 coparticipes, 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, salvas las modificaciones y restricciones que se hagan en la escritura de su nombramiento.

#### ARTICULO 855.

En defecto de convenciones expresas y formales que reglamenten el modo de la administración de los coparticipes 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 coparticipes, 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 haya 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 se 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 termino 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 participes 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 principiar 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 automación 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 la Instancia; y si estos opinaren que la reparaciones indispensable, los coparticipes 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 coparticipes 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 coparticipes podrán, dentro del preciso término de treinta días, ejercer el

derecho de tanteo a 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  
Del naviero o armador**

**ARTICULO 865.**

Llámesese naviero<sup>5</sup> o armador<sup>6</sup> 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, percibe 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;

---

<sup>5</sup> Naviero: Figura empresarial independiente, actúa en nombre y por cuenta del propietario. Se define como un mandato mercantil duradero. Gestiona la explotación y navegación de buques ajenos (agencia). También se le conoce como Gestor Naval, Armador Disponente, (DISPONENT OWNER): NO es el dueño. Tiene el buque subcontratado para su explotación comercial (operación de transporte).

<sup>6</sup> OWNERS / HEAD OWNERS: Armador, dueño del barco. Propietario registral, puede ser un propietario individual, persona jurídica, condominio naval, sociedades armadoras, o lo más común corporaciones internacionales. El DRAE define al "armador" como «El que por su cuenta arma o avía una embarcación».

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, cuasidelito 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 u 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 haya 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 formaran 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 sufre

**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 pagar los sueldos devengados. En caso de despedirle sin causa deberá pagarle también una indemnización si se hubiere estipulado por escrito.

Despedido sin cansa durante el viaje, el naviero deberá abonar al hombre de mar los sueldos vencidos y los que se venzan 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 contrato; 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 del 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 sustituto 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 a cualquiera de ellos separadamente o a ambos a la vez; y lo 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 este.

Podrá ser ejecutada también en la persona y bienes del capitán, siempre que este se hubiere 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 el 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 sí 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 voto 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 indefinidamente a todos los condueños de la nave.

**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 cuasidelito 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 modificado 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 a interés de la nave y su carga 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<sup>7</sup>, 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 los fletes de la misma.

**ARTICULO 899.**

El capitán puede exigir el integro 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;

---

<sup>7</sup> Convenio STCW establece los requerimientos para poseer el título de Capitán de altura.

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 son 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 dicción 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**<sup>8</sup> 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

---

<sup>8</sup> La acción y efecto de arrojar al mar las cargas y otras cosas que hacen peso en la nave, cuando es necesario aligerarla, para que no perezca por la tempestad.

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<sup>9</sup>.

#### **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 de 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 1ª 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 esta quede bien arrumada;

6º- A cuidar que no se cargue en la nave más de lo que corresponda a su arqueo<sup>10</sup> y poner en tierra, a disposición del dueño, siendo conocido, o en caso contrario a la

---

Código Civil, artículo 599. No se presumen abandonadas por sus dueños las cosas que los navegantes en el agua y en el aire, arrojen para aligerar la nave, ni los despojos provenientes del siniestro.

<sup>9</sup> Artículo 402 CC, Nacimiento fuera de la república, 1. En caso de nacimiento a bordo de un buque que navegue en aguas de la república, será obligación del capitán del buque ponerlo en conocimiento de la autoridad del primer puerto nacional a donde llegue, para que se inscriba en el Registro Civil del puerto; 2. Si el nacimiento hubiere acaecido en alta mar o en aguas jurisdiccionales extranjeras en buque que navegue con bandera de la República, tendrá el capitán la misma obligación; 3. Si el nacimiento ocurriere en buque que navegue con bandera extranjera en aguas no jurisdiccionales, el parte del nacimiento se dará por los padres, parientes, encargados del recién nacido o cualquier persona que hubiere estado a bordo en el primer lugar donde arribe el buque y haya consulado de Guatemala; y,

<sup>10</sup> Convenio Tonnage 69,

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 conocimiento, 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 contramaestre y firmado por estos 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:<sup>11</sup>

1º- El nombre de la nave y los nombres y apellidos de 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 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.**

---

<sup>11</sup> Convenio Mar del Plata, FAL65 (no ratificado por Guatemala)

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 este, 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 solicitar 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 arribe a uno de la República, darle cuenta de las causas de la arribada<sup>12</sup> 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;

---

<sup>12</sup> Arribada, según el DRAE:

1. f. Mar. Acción de arribar (ll llegar la nave a un puerto).

2. f. Mar. Acción de fondear la nave en un puerto por un peligro, una necesidad, etc.

Arribada forzosa

1. f. Der. arribada que tiene lugar en puertos distintos del de destino, por causas fundadas. Denota la acción de dirigirse o llegar la nave por algún motivo a puerto que no es el de su destino.

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.<sup>13</sup>

Los interesados en la nave o cargamento podrán producir prueba contra las declaraciones del capitán, tripulación o pasajeros, aún 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 aquel 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<sup>14</sup> 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

---

<sup>13</sup> Este artículo tiene relación con los incidentes marítimos, véase Código OMI sobre Investigación de Siniestros Marítimos, Reglamento de Capitanías.

<sup>14</sup> Protesta de Mar. La práctica actual el Capitán de Buque extranjero, presenta la protesta de mar ante el capitán de Puerto, quien para validarla sella y firma la misma, lo cual la válida para su reclamación ante los seguros respectivos.



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;<sup>15</sup>
- 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; *Vease art 402 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 contrato 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- Sustituir con otra nave la designada en el contrato salvo los casos previstos por la ley y el 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;

---

<sup>15</sup> Código Civil vigente, ARTÍCULO 416. En caso de muerte a bordo de un buque que navegue en aguas de la República, será obligación del capitán del buque ponerlo en conocimiento...

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 este 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 flete común o al tercio, el capitán podrá cargar 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 particulares bajo pena de nulidad; si el capitán fuere copropietario podrá contratar un préstamo a riesgo marítimo sobre la parte que tenga, siempre que antes no se hubiere tomado a la gruesa sobre ella o sobre toda la nave.

En el caso propuesto se expresará precisamente cuál es la proporción que corresponde al tomador en la nave;

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

16.- Tomar derrota contraria a la que debía, variar de rumbo o entrar en puerto distinto del de su destino sin haber tomado antes el parecer de los oficiales en presencia de los cargadores o sobrecargo que se hallaren a bordo. Procediendo en otra forma no se le admitirá ninguna excepción en descargo de su responsabilidad;

17.- Abandonar la nave, por grave que sea el peligro que corra, mientras haya esperanza de salvarla y, en ningún caso, 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 los hechos de que proceden;

19.- Manifestar a los interesados, antes de que se le ordene el Juzgado, la razón de las mercaderías arrojadas al mar 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 el viaje 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 importe 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, este 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 los 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<sup>16</sup>.

#### **ARTICULO 920.**

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

#### **ARTICULO 921.**

Son Obligaciones del piloto:

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

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

#### **ARTICULO 922.**

Se prohíbe al piloto mudar en 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 termino 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 contra maestre**

#### **ARTICULO 925.**

---

<sup>16</sup> El presente Capitulo se refiere al Piloto de a bordo (Primer Oficial NO al Piloto Practico de Puerto) el Reglamento para ejercer el oficio de piloto practico de puerto, está contenido en el acuerdo de 1º de julio de 1906. Tomo 27, página 96, y véase el Capítulo IX, Título II del Reglamento para el Gobierno y Policía de los Puertos de la República, Tomo 58, página 378. En la actualidad el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar de 1978 (STCW78), aprobado por Decreto 28-2002 del 8 de mayo de 2002, el Acdo.Gub. 151-2003 y el Acdo.Min. 7-2015. De igual forma la Resolución OMI A.960 Recomendaciones Sobre la Formación y Titulación de Prácticos que No Sean de Altura y Procedimientos Operacionales para Prácticos que no Sean de Altura, establece los requisitos para el desempeño de los pilotos practicos.

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

**ARTICULO 926.**

No puede ser contra maestre el que no puede ser piloto.

**ARTICULO 927.**

El contra maestre 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 mecánicos entre los hombres de mar y vigilar que los ejecuten debidamente.

**ARTICULO 928.**

Son obligaciones del contra maestre:

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 visitas 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 contra maestre 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 hubiera 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 injerencia 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 aceptación legal, significan las mismas personas que las palabras "tripulación o Dotación\*\*".

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 éste 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, alimentarios 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.

El ajuste "al flete o a la parte" en los beneficios eventuales de la expedición es una sociedad.

**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 supieran 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 al 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 substituya.

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 previenen 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 triga 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 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; más 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 despojos 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 recíprocas del naviero y gente de mar principian en el 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 para que 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 se 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 del 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 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 avería 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 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 94.

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 abandonará a la 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 dieren mérito a un salario o retribución mayor, el aumento será fijado por los 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 dieren 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 fletamento**

**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". Llamase "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 cierta 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 éste 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;<sup>17</sup>

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 el buque, el fletador podrá rescindir el fletamento y el fletante debe 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 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.

---

<sup>17</sup> tanto de capa, que es el incentivo económico a pagar al capitán para estimular su diligencia en las operaciones de carga y descarga.

### **CAPITULO III** **De los derechos y obligaciones del fletante**

#### **ARTICULO 990.**

El fletante estará principalmente obligado, **la responsabilidad de daños y perjuicios, a poner el buque pertrechado aprovisionado a disposición del fletador,** a mantenerle en 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 sobrevengan por el retraso voluntario de la salida del buque sí no subiere 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, el 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 hiciere 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.

Aun 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 de trasbordo 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 5º 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 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 3º del artículo 909, el fletante descargare las mercaderías sin contarlas, pesarlas o medirlas, el fletador o su consignatario podrá establecer la 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 cualquier otro interesado podrán solicitar un reconocimiento judicial y el justiprecio de las faltas 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 descarga 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 si 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 deberá al fletante todo el flete estipulado y una indemnización 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 hicieren después de vencido sólo darán el que corresponde en proporción a 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 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 fletantes 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 hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga no estarán ligados 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 todo 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.

Si 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 variamiento, 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 deben los cargadores razón de fletamento.

El privilegio dura treinta días contados desde la conclusión de 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, pasaren 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 vistos, 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 bloc 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 rindiere 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 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 acorto al efecto, estará obligado a pagar estadías.

#### **ARTICULO 1041.**

Sobreveniendo 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 aprovisionada, o por averías que precedan 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.**

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

#### **ARTICULO 1048.**

El conocimiento debe contener:

- 1º- El nombre, matrícula y porte del buque;
- 2º- El nombre, apellidos y domicilio del capitán;
- 3º- Los nombres y apellidos del cargador y consignatario;
- 4º- Número y marca de los bultos, calidad y cantidad de las mercaderías;
- 5º- El puerto de la carga y el de la descarga;

6º-El flete y capa contratada;

7º- La fecha y las firmas del capitán y cargador.

**ARTICULO 1049.**

El conocimiento será extendido por lo menos en cuatro originales de un mismo tenor: uno para el cargador, otro para el consignatario, otro para el capitán y otro para el naviero.

Cada conocimiento llevará la indicación del número que le corresponda en el orden de los ejemplares que se hubieren firmado.

El capitán firmará, además, tantos cuantos le exija el cargador.

**ARTICULO 1050.**

El cargador presentará al capitán los conocimientos dentro de veinticuatro horas de concluida la carga de sus mercaderías y ambos deberán firmarlos en el mismo término bajo responsabilidad de daños y perjuicios, aun cuando no se hubiere extendido póliza de fletamento.

Un ejemplar destinado al cargador será escrito por el capitán llenado por él siendo impreso.

**ARTICULO 1051.**

Si el capitán o alguno de sus parientes dentro del grado prohibido para la testificación fuere cargador, los conocimientos serán firmados por los dos principales oficiales.

**ARTICULO 1052.**

Los conocimientos pueden ser extendidos a favor de una persona determinada con la cláusula "a la orden" o a favor de una persona también determinada sin dicha cláusula o a favor del portador.

En el primer caso los derechos del fletador sobre la carga se transmiten por endoso ejecutado con arreglo a las prescripciones que contiene el Capítulo V, Título XI del libro segundo de este Código; el segundo por cesión notificada al capitán; y en el tercero por la simple tradición del conocimiento.

El fletante puede oponer al cesionario todas las excepciones que podría hacer valer contra el cedente, siempre que se deriven del fletamento.

**ARTICULO 1053.**

Los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignación sin restituir al capitán todos los conocimientos que les hubiere entregado.

Si el capitán consintiese el desembarque o el cambio de la consignación sin haber retirado los conocimientos, será responsable de la carga al portador legítimo de ellos.

**ARTICULO 1054.**

Siempre que los cargadores no puedan devolver los conocimientos deberán otorgar fianza a satisfacción del capitán por el valor íntegro de la carga, y no otorgándola, no podrá ser compelido a entregar las mercaderías ni a firmar nuevos conocimientos para distinta consignación.

**ARTICULO 1055.**

Falleciendo el capitán o cesando en su oficio antes de hacerse a la mar, los cargadores exigirán al sucesor la revalidación de los conocimientos, y no

exigiéndola, el sucesor responderá solamente de la carga existente a bordo cuando entró a ejercer su empleo.

El capitán que revalide los conocimientos de su antecesor sin previo examen de su conformidad con la carga, responderá de las faltas que ulteriormente se notaren.

Si para la revalidación el capitán exigiere el reconocimiento de la carga, el costo de esta diligencia será de cuenta del naviero, sin perjuicio de su derecho para cobrar los del capitán cesante si éste dejó de serlo por haber dado motivo para su remoción.

**ARTICULO 1056.**

Antes de principiarse la descarga el portador de un conocimiento deberá presentarlo al capitán para que se le entreguen directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos de almacenaje y comisión de depósito, si el capitán lo hubiere solicitado.

**ARTICULO 1057.**

El portador de un conocimiento no responde del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la póliza del contrato, a menos que el conocimiento lleve la cláusula "según la póliza de fletamento" u otra equivalente.

**ARTICULO 1058.**

El consignatario devolverá al capitán los conocimientos al tiempo de recibir la carga y en uno de los ejemplares pondrá el recibo correspondiente.

Siendo moroso en la entrega del conocimiento con recibo, el consignatario responderá al capitán de los daños y perjuicios que le ocasione la demora.

No incurre en mora el consignatario que retarda la entrega del recibo hasta el resultado del reconocimiento de sus mercaderías.

**ARTICULO 1059.**

Se prohíbe al capitán hacer entrega de la carga si concurren a exigirla varios portadores de conocimientos relativos a unas mismas mercaderías.

**ARTICULO 1060.**

Llegado el caso previsto en el anterior artículo el capitán pondrá la carga a disposición del respectivo Juzgado para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga a éstos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías.

Los interesados y el depositario en su caso, deberán solicitar la venta de las mercaderías que por su naturaleza o por su estado se hallen expuestas a sufrir algún deterioro. El producto de la venta, deducidos los costos y comisiones de depósito, será judicialmente consignado.

**ARTICULO 1061.**

Los conocimientos redactados y firmados en la forma indicada en el artículo 1048 hacen fe entre las partes interesadas en la carga y entre éstas y los aseguradores, salvo la prueba de que hubo fraude o colusión.

**ARTICULO 1062.**

No estando conforme los conocimientos de un mismo cargamento se estará al contenido del presentado por el capitán, si estuviere escrito en su totalidad o llenado de mano del mismo cargador o del dependiente encargado de la expedición de su tráfico o al contexto del exhibido por el cargador, siendo escrito o llenado por el capitán.



Si todos los conocimientos presentados tuvieran, la calidad le expresa el párrafo anterior se estará al resultado de las demás pruebas que produzcan las partes.

**ARTICULO 1063.**

En defecto de póliza de fletamento se entiende que éste ha sido ajustado en los términos y con las condiciones que expresen los conocimientos.

Las dudas que ofrezca la póliza de fletamento serán resueltas por los conocimientos.

**ARTICULO 1064.**

El conocimiento cancela los recibos provisionales de fecha anterior que el capitán y sus subalternos hubieren dado al cargador.

**ARTICULO 1065.**

No se admitirá al capitán la excepción de que firmó los conocimientos en confianza y bajo promesa de que se le entregaría la carga designada en ellos.

**ARTICULO 1066.**

Las demandas entre el capitán y cargador que se refieran a la carga serán necesariamente apoyadas en el conocimiento, y sin la exhibición de éste no se les dará curso.

## **CAPITULO VII De los pasajeros**

**ARTICULO 1067.**

El pasajero tiene derecho a ser alimentado por el capitán, salvo convenio en contrario.

**ARTICULO 1068.**

Si un pasajero se embarcare clandestinamente el capitán podrá usar del derecho que le confieren los párrafos primero y tercero del artículo 996 con las modificaciones que exija el transporte de personas.

**ARTICULO 1069.**

Sea en el puerto de salida, sea en el de escala o en el de arribada, el pasajero deberá embarcarse el día y hora que señala el capitán; y si por su culpa partiere el buque sin él, deberá pagar íntegramente el pasaje convenido.

**ARTICULO 1070.**

Hallándose el buque pronto para darse a la mar, los pasajeros no podrán bajar a tierra sin permiso del capitán bajo la responsabilidad que impone el artículo anterior.

**ARTICULO 1071.**

El pasajero no puede ceder a otro sin conocimiento del capitán su derecho a ser transportado.

**ARTICULO 1072.**

Si el pasajero desistiere voluntariamente del viaje antes de que el buque se haya hecho a la mar, pagará al capitán mitad del pasaje estipulado y ocurriendo el desistimiento durante la navegación lo abonará íntegramente.

**ARTICULO 1073.**

El contrato se rescinde sin indemnización por la suspensión del viaje antes de la salida del buque siempre que tal suceso fuere causado por fuerza mayor o caso fortuito que, no se origine por culpa del capitán.

Suspendido o interrumpido el viaje después de principiado, el capitán cobrará solamente el pasaje que corresponda a la distancia recorrida si ésta fuere de alguna utilidad al pasajero.

**ARTICULO 1074.**

Si en el caso propuesto en el artículo 1019 el pasajero resolviere esperar la reparación del buque, no estará obligado a aumentar el valor del pasaje estipulado. En este mismo caso el pasajero podrá continuar su viaje en otro buque abonando el pasaje a prorrata de la parte del viaje que hubiere verificado.

**ARTICULO 1075.**

Se prohíbe al capitán arribar o detenerse en parte alguna a solicitud o en interés de los pasajeros. Sin embargo, si un pasajero fuere atacado de una enfermedad contagiosa deberá desembarcarlo en un lugar habitado, aun contra su voluntad.

**ARTICULO 1076.**

Consumidas o inutilizadas las provisiones de los pasajeros en el caso de la excepción determinada en el artículo 1067 por cualquier motivo que sea, el capitán deberá proporcionarles los víveres necesarios a un precio equitativo.

**ARTICULO 1077.**

La obligación de pagar el pasaje está subordinada al evento del arribo del buque al puerto de su destino.

**ARTICULO 1078.**

Falleciendo el pasajero antes de principiarse el viaje, sus herederos deberán pagar la mitad del pasaje convenido, deducidas las costas de mantención, si estuvieren comprendidas en el precio de transporte.

Pero si la muerte acaeciere durante el viaje estarán obligados a abonar el pasaje íntegramente.

**ARTICULO 1079.**

No se debe aumento alguno de pasaje por las personas nacidas durante la navegación.

**ARTICULO 1080.**

El pasajero se reputa cargador de los objetos que lleve en el buque y gozará de los derechos de tal, siempre que ponga dichos objetos al cuidado y guarda del capitán. Pero si el pasajero los conservare bajo su propia custodia, el capitán no será responsable de la pérdida o daños que sufran sino en el caso de que sean causados por culpa de él o de la tripulación.

**ARTICULO 1081.**

Los objetos que el pasajero introduce al buque están afectos privilegiadamente al pago del pasaje y de los gastos que hubiere causado durante el viaje.

**ARTICULO 1082.**

Fuera de la obligación que el artículo 892 impone a los pasajeros, éstos tienen la de prestar asistencia al capitán en todos los casos urgentes que la exijan para la salvación del buque.

**TITULO V**  
**De los riesgos y daños del transporte marítimo**  
**CAPITULO I**  
**Reglas generales**

**ARTICULO 1083.**

Son **averías** en la acepción legal de esta palabra:

1º- **Todos los daños que sufre el buque**, cargado o en lastre, antes de hacerse a la mar, durante el viaje o después de fondeado en el puerto de su destino, y los que reciben las mercaderías desde su desembarque en lanchas u otros buques menores, en el lugar de la expedición hasta su desembarque en el de la consignación;

2º-Todos los gastos extraordinarios e imprevistos causados durante el viaje para la conservación del buque, de la carga o de ambos a la vez.

**ARTICULO 1084.**

No son averías en los casos ordinarios:

1º- Los pilotajes de costas y puertos;

2º-Los gastos de anchas y remolques;

3º-Los derechos llamados de puerto;

4º-Los gastos de alijo del buque que por falta de agua no puede hacerse a la mar o entrar al puerto de su destino con toda su carga;

5º-En general, todos los gastos ordinarios de la navegación.

Todos los enunciados son de la exclusiva cuenta del naviero a menos que en las pólizas o en los conocimientos se hubiere estipulado otra cosa.

**ARTICULO 1085.**

A falta de convenciones especiales la responsabilidad, liquidación y pago de las averías serán determinados en conformidad con las disposiciones de este título.

**ARTICULO 1086.**

En el arreglo de averías hecho fuera del territorio de la República se observarán las leyes y usos del lugar donde se verifique.

**ARTICULO 1087.**

La avería es común o particular.

**CAPITULO II**  
**De la avería común, de la resolución para causarla y**  
**de la echazón**

**ARTICULO 1088.**

Se reputa como **avería común** no sólo el **daño** que en virtud de deliberaciones motivadas y antes o después de aprendido el viaje se causan en conjunto o separadamente al buque a su carga **para salvarlos de un inminente riesgo de mar**, sino que también el daño sobreviniente por consecuencia directa e inevitable del sacrificio y los **gastos imprevistos** ejecutados en provecho común las épocas y forma

indicadas.

**ARTICULO 1089.**

Corresponde a la clase de averías comunes:

1º-La entrega de cualquier cosa hecha a los enemigos o piratas por composición y a título de rescate del buque, del cargamento de ambas cosas a la vez;

2º-Los sueldos y gastos de los rehenes durante su detención hasta su regreso al buque o a su domicilio;

3º-Los gastos hechos para reclamar conjuntamente la libertad del buque y carga capturados y el costo de residencia del capitán, oficiales y tripulación durante la detención, incluso los sueldos y manutención;

4º-Los daños que recibe el buque o el cargamento defendiéndose contra enemigos o piratas, la pérdida de municiones de guerra consumidas en el combate y las recompensas prometidas o dadas a los hombres de mar para estimular su valor;

5º-Los gastos de curación, manutención y asistencia de los hombres de mar y pasajeros heridos, mutilados o estropeados en defensa del buque o en el servicio de la maniobra durante el combate, y los sueldos que los primeros devenguen hasta su completo restablecimiento;

6º-Los salarios, manutención y rescate del hombre de mar que hubiere sido preso o detenido hallándose ocupado en tierra o mar en servicio del buque. Los salarios y manutención de los hombres de mar correspondientes al tiempo en que el buque espere un convoy o permanezca en un puerto neutral por temor fundado de enemigos o piratas o por hallarse bloqueado el puerto de su destino ;

7º-La pérdida de las cosas arrojadas al mar para aligerar el buque, sea que pertenezcan a él, al cargamento o a la tripulación, y el daño que cause la echazón a las que quedaren a bordo;

8º-La cortadura o inutilización deliberada de los mástiles, cables, amarras, velas o cualquiera otro objeto accesorio del buque;

9º-El abandono voluntario de las anclas, botes, lanchas y demás aparejos para salvar el buque de un abordaje o de cualquier otro riesgo de mar;

10.-Los daños causados por el forzamiento de velas para preservar el buque o la carga de un peligro inminente;

11.-El daño intencionalmente causado al buque para extinguir un incendio o facilitar el desagüe, la echazón, el alijo o la extracción de la carga y el ocasionado por consecuencia de estas operaciones.

12.-Los gastos de alijo o trasbordo de una parte de la carga con el designio de tomar un puerto que no sea el del destino del buque y salvarlo de la persecución de enemigos o piratas, de una tempestad o de cualquiera otro riesgo de mar y la pérdida de las mercaderías alijadas o trasbordadas por el deterioro que les cause el alijo, trasbordo o reembarque;

13.-Los salarios y manutención de la tripulación en los casos de arribada forzosa en beneficio común, pero sólo los correspondientes al tiempo estrictamente necesario para satisfacer la urgencia que la hubiere causado, los derechos de entrada y salida del puerto, los gastos de descarga y recarga y el alquiler de los almacenes en que se depositen las mercaderías que no puedan permanecer a bordo durante la reparación;

14.-El quebranto de valor de las mercaderías vendidas en una arribada forzosa para reparar el buque de un daño sufrido por un accidente que constituya avería común,

el provecho marítimo, la comisión de los préstamos a la gruesa, tomados para cubrir los gastos de reparación y el premio del seguro de esos mismos gastos;

15.-Los daños causados conjunta o separadamente al buque o carga por el varamiento voluntario ejecutado con el fin de salvarlos de un riesgo de mar y los gastos hechos para poner a flote el buque:

16.-Los gastos causados en el reconocimiento, clasificación y distribución de una avería común;

17.-En general, todas las pérdidas, daños y gastos que reúnan las circunstancias que expresa el artículo 1088.

#### **ARTICULO 1090.**

Para determinar la responsabilidad del asegurador del buque y la del dador a la gruesa sobre el casco y quilla, serán también considerados como avería común los daños que el buque sufra y los gastos que haga navegando en lastre, con tal que sean de la naturaleza de los indicados en el artículo 1088.

#### **ARTICULO 1091.**

Las averías comunes son de la responsabilidad del buque, del flete y de las mercaderías que existan en él al tiempo de correrse el riesgo y serán pagadas por contribución de los propietarios de los expresados objetos.

En consecuencia, contribuyen al pago de la avería común:

1º-El buque por el valor que tenga en el puerto de la descarga;

2º-El flete íntegro que devengue por los pasajeros, las mercaderías salvadas y las sacrificadas en beneficio común, previa deducción de los gastos de manutención y sueldos del capitán y de la tripulación;

3º-Las mercaderías existentes a bordo, incluso las que fueren transportadas en el combés<sup>18</sup> o bajo la cubierta sin los debidos conocimientos;

4º-Las mercaderías vendidas para ocurrir a las necesidades del buque y la cantidad en que se estimen las que fueron sacrificadas;

5º-La moneda efectiva perteneciente al buque, cargadores y pasajeros según el curso del cambio en el lugar donde termine el viaje.

Contribuyen también los sueldos del capitán y tripulación en el caso de rescate.

#### **ARTICULO 1092.**

La regla establecida en el inciso 1º del artículo precedente es aplicable al caso en que la salvación del buque o su carga no sea debida a los medios deliberadamente empleados para su preservación.

Es igualmente aplicable al caso en que el buque y carga salvados de un siniestro perezcan después en otro ocurrido en el progreso de la navegación, siempre que se salven algunos de los objetos existentes a bordo en la época del primero.

#### **ARTICULO 1093.**

No gozan del beneficio de la contribución:

1º-La avería que no pase de la centésima parte del valor del buque o de la carga a que pertenezcan los objetos o las mercaderías sacrificadas;

2º-Las mercaderías que fueren embarcadas sin los debidos conocimientos;

3º-Las mercaderías cargadas sobre el combés del buque sin el consentimiento unánime de todas las personas designadas en el inciso 7º del artículo 910.

---

<sup>18</sup> Combes: cubierta corrida de la embarcación, a la intemperie.

En este último caso el fletante responderá de la pérdida o avería aun cuando las mercaderías hubieren sido colocadas sobre el combés con anuencia del cargador a quien pertenezcan.

**ARTICULO 1094.**

Las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después, entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que tuvieron y por los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluido en la avería común y pagado a los propietarios antes de verificarse el recobro, éstos devolverán la cuota recibida reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón del deterioro y gastos del salvamento.

**ARTICULO 1095.**

No contribuyen a la indemnización de la avería común:

1º-Las municiones de guerra ni las de boca destinadas al consumo del buque;

2º-La ropa y vestidos ya usados del capitán, oficiales y tripulación;

3º-La ropa y vestidos también usados de cada uno de los cargadores, sobrecargos y pasajeros hasta el monto del valor que se asigne a los que el capitán excluya de la contribución;

4º -Las mercaderías perdidas en un siniestro anterior.

**ARTICULO 1096.**

Corresponde a la junta de oficiales del buque resolver la ejecución de los daños y gastos que constituyan avería común.

Los cargadores y sus sobrecargos serán citados a la junta y oídos por ésta para que, instruidos del acuerdo, hagan la protesta que les convenga; pero no tendrán voto deliberativo.

Las resoluciones de la mayoría de la junta serán ejecutadas no obstante oposición de los cargadores o sobrecargos y bajo la responsabilidad de los miembros que las hubiesen acordado.

En este caso quedará a salvo el derecho de los cargadores que de la junta que hubieren votado la avería con dolo negligencia o ignorancia, se reputen perjudicados para reclamar indemnización de los vocales.

Habiendo empate, el capitán tendrá voto de calidad.

**ARTICULO 1097.**

Si la inminencia del peligro no permitiere al capitán recabar la opinión de los oficiales ni oír a los cargadores o sobrecargos podrá por sí solo resolver, bajo su responsabilidad, la ejecución del daño o gastos que juzgue necesarios a la salvación común.

Podrá asimismo separarse del acuerdo de la junta siempre que lo juzgue opuesto al interés común; pero en este caso él solo responderá de los daños y perjuicios que causen sus resoluciones.

**ARTICULO 1098.**

Permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán extenderá en el diario de navegación las resoluciones de la junta antes de llevarlas a efecto. El acta expresará la citación y audiencia de los cargadores o sobrecargos presentes, las razones que hubieren motivado la resolución y los votos contrarios, con los fundamentos alegados por los vocales disidentes, y será firmada personalmente o a ruego, por todas las personas que hubieren asistido a la junta.



El capitán pondrá una copia autorizada del acta en la Secretaría del Juzgado ordinario del primer puerto guatemalteco a donde arribe, dentro de las veinticuatro horas contadas desde el momento en que el buque sea admitido a libre plática, ratificando al mismo tiempo bajo protesta todos los hechos que aquella contenga. Si el puerto de la primera arribada fuere extranjero, la presentación y ratificación del acta se harán ante el Cónsul guatemalteco y, en su defecto, ante las autoridades que designa el último párrafo del inciso 17 del artículo 908.

**ARTICULO 1099.**

Omitida la citación y audiencia de los cargadores o sobrecargos presentes, quedarán exonerados de contribuir a avería común y el capitán deberá satisfacer por ellos la cuota que corresponda en la distribución, salvo el caso previsto en el párrafo primero del artículo 1097.

**ARTICULO 1100.**

Tan pronto como cese el peligro que hubiere obligado al capitán a resolver por sí solo una avería común, deberá extender y firmar en el diario de navegación una relación circunstanciada del suceso, expresando los motivos de su determinación y los que hubiere tenido para omitir la reunión de la junta y la audiencia de los cargadores o sobrecargos.

Los oficiales y los dueños o representantes de la carga podrán obtenerse de firmar la relación, pero si la firmaren deberán ratificar oportunamente su contenido.

La relación será presentada y ratificada por el capitán en la forma y dentro del término que prescribe el artículo 1088.

**ARTICULO 1101.**

Siempre que la junta de oficiales o el capitán por sí solo resolviere arrojar al mar parte de la carga o algunos objetos accesorios del buque, la echazón se hará en el orden siguiente:

- 1º-Las mercaderías colocadas sobre el combés del buque;
- 2º-Los objetos menos necesarios al servicio de la tripulación, o del buque;
- 3º-Las mercaderías más pesadas y de menos valor;
- 4º-Las que se hallen en el primer puente y después las del segundo, siendo unas y otras de la misma clase.

Este orden podrá ser alterado por el capitán de acuerdo con los oficiales si así lo exigieren las condiciones del arrumaje de la carga y demás circunstancias del caso.

**ARTICULO 1102.**

Concluida la echazón, el capitán anotará al pie de la relación respectiva los objetos arrojados y los daños que el buque y el resto de la carga hubieren sufrido por consecuencia inmediata y directa de la operación.

La anotación será firmada por el capitán y los oficiales, y podrá ser rectificada al tiempo de la descarga si por la precipitación y conflicto de la echazón se hubiere omitido mencionar alguno de los objetos arrojados.

**CAPITULO III**  
**De la justificación, regulación y repartimiento**  
**de las averías comunes**

**ARTICULO 1103.**

La justificación, regulación y repartimiento de la avería común se harán a solicitud del capitán ante el tribunal competente del puerto de la descarga, sea guatemalteco

o extranjero, con citación y audiencia de todos los interesados presentes o sus consignatarios en la forma que determine la ley.

No hallándose presentes todos los interesados bastará la citación y audiencia de los dos principales consignatarios. A falta de personas que representen legalmente a los interesados ausentes, se nombrará un defensor de bienes que gestione por ellos.

#### **ARTICULO 1104.**

Si el capitán no cumpliere oportunamente la obligación que le impone el párrafo primero del artículo anterior, el naviero, los cargadores y cualquiera otra persona interesada podrán provocar el juicio sobre arreglo de la avería común, salvo su derecho para exigir indemnización de daños y perjuicios que les cause la demora.

#### **ARTICULO 1105.**

Las operaciones expresadas en el artículo 1103 podrán ser ejecutadas en el puerto de la expedición en los siguientes casos:

1º-Cuando a juicio del tribunal respectivo hubiere sido imposible la justificación, regulación y distribución de la avería en el puerto de la descarga;

2º-Siempre que acaeciendo la echazón en un punto cercano al puerto de la procedencia, el buque regresare a él o arribare a otro inmediato y el propietario de las mercaderías arrojadas las reemplazare con otras de igual clase y calidad.

#### **ARTICULO 1106.**

Se entiende por puerto de descarga no sólo del destino de la expedición sino también aquel en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, y el en que se concluya el viaje por no ser posible continuarlo o por revocación o acortamiento forzado del mismo, salvo que en el primero de estos tres últimos casos la carga sea conducida en otro buque.

#### **ARTICULO 1107.**

Las averías serán justificadas con el acta o relación de que tratan los artículos 1098 y 1099, siendo ratificada por las personas que la hubieren suscrito.

El capitán podrá confirmar el contenido del acta con la declaración de los pasajeros y en su defecto con la de los hombres de la tripulación. El acta admite prueba en contrario y su falta puede ser suplida por cualquiera de los medios probatorios que estable este Código.

#### **ARTICULO 1108.**

Al presentar el acta el capitán pedirá el nombramiento, de peritos que, bajo protesta, reconozcan y presencien la apertura de las escotillas e inmediatamente informen por escrito acerca de lo que hubieren observado respecto al estado del buque y carga.

#### **ARTICULO 1109.**

En vista de las pruebas que produzcan los interesados, el tribunal declarará la legitimidad o ilegitimidad de la avería.

En el primer caso hará la correspondiente clasificación de las averías y dispondrá que los interesados nombren peritos, tanto para el justiprecio del buque, carga, pérdidas y deterioros, cuanto para la liquidación y prorrateo de la avería común.

En el segundo caso condenará al capitán a pago de los daños y perjuicios a que hubiere lugar por derecho.

#### **ARTICULO 1110.**

Aceptado y jurado el cargo, los peritos estimarán las mercaderías perdidas y el menoscabo que hubieren sufrido las salvadas.

Las mercaderías perdidas se estimarán, deducidos el flete, derechos de importación y gastos ordinarios, por el precio corriente que tengan otras de la misma clase en el puerto de la descarga.

La especie y calidad de las mercaderías perdidas serán justificadas por los conocimientos y, en su defecto, por las facturas o por cualquiera otra prueba legal. Las pérdidas o daños causados al buque en su casco y accesorios serán estimados por el valor que tengan al tiempo de la avería.

#### **ARTICULO 1111.**

Las mercaderías salvadas se estimarán, previa su inspección y reconocimiento, por el precio corriente en el puerto de la descarga, deducidos los fletes, derechos de importación, gastos ordinarios y la avería particular que hubieren sufrido durante la navegación.

Haciéndose la liquidación y reparto de la avería común en el puerto de la procedencia del buque, las mercaderías salvadas serán estimadas según el precio corriente que tengan al tiempo de la carga, agregando los gastos del embarque y excluyendo la prima del seguro, si lo hubiere.

En los casos de revocación del viaje o de venta de mercaderías en un puerto de arribada forzosa para subvenir a las necesidades urgentes del buque, la estimación de las mercaderías salvadas se hará por el precio corriente del lugar donde ocurra la revocación o la venta.

El buque y sus accesorios serán apreciados según el estado de servicio en que se encuentren.

#### **ARTICULO 1112.**

Si la calidad de las mercaderías salvadas, fuere superior a la que expresen los conocimientos, contribuirán al pago de la avería por la estimación que de ellas se haga.

Las mercaderías perdidas serán pagadas, en el caso propuesto, por el precio que se les asigne según la calidad declarada.

Si la calidad de las mercaderías salvadas fuere inferior a la que expresen los conocimientos, contribuirán por el valor que se les fije con arreglo a su calidad.

Las mercaderías perdidas serán pagadas al precio corriente.

#### **ARTICULO 1113.**

Verificado el justiprecio de que tratan los artículos 1110 y 1111, los peritos encargados de la liquidación y prorrateo de la avería común formarán tres estados generales; el primero del pasivo repartible; el segundo del activo contribuyente, y el tercero del repartimiento de la avería entre los interesados.

#### **ARTICULO 1114.**

El pasivo repartible comprenderá:

1º-Los gastos hechos en beneficio común;

2º-El monto de los desembolsos hechos durante el viaje en el puerto de descarga para reponer los objetos pertenecientes al buque, sacrificados en provecho común;

3º-El precio corriente que tengan en el puerto de la descarga las mercaderías perdidas y el importe del menoscabo de las averiadas;

4º-El flete correspondiente a las mercaderías perdidas;

5º-Los salarios de los peritos que intervengan en la justificación, regulación y repartimiento de la avería común.

Los valores indicados en el inciso 3º figurarán en este estado por la estimación que hagan los peritos tasadores.

**ARTICULO 1115.**

El activo constituyente se compondrá:

1º-Del precio corriente que tengan en el lugar de la descarga las mercaderías salvadas, perdidas y averiadas;

2º-Del valor que tengan al tiempo del siniestro los objetos pertenecientes al buque que hubieren sido sacrificados;

3º-Del valor del buque y sus accesorios y del flete íntegro hechas las deducciones expresadas en el inciso 2º del artículo 1091.

En este estado no figurará en partida separada el flete de las mercaderías arrojadas.

**ARTICULO 1116.**

En el tercero se distribuirá sueldo a libra entre los contribuyentes el importe total de las averías.<sup>19</sup>

**ARTICULO 1117.**

Los contribuyentes que no hubieren sufrido avería común pagarán la cuota que les corresponda en el estado del repartimiento.

Los que hubieren sufrido compensarán su crédito con su débito hasta la cantidad concurrente y cobrarán o pagarán la diferencia.

**ARTICULO 1118.**

Todas las operaciones de la liquidación serán presentadas al tribunal que conozca de ellas para su aprobación, previa audiencia de los interesados presentes o de sus legítimos representantes.

**ARTICULO 1119.**

El capitán hará efectivo el repartimiento y responderá a los interesados en él de los daños y perjuicios que les cause su negligencia o morosidad.

**ARTICULO 1120.**

Los contribuyentes satisfarán sus respectivas cuotas dentro de setenta y dos roras contadas desde la que designe la notificación del auto aprobatorio del repartimiento. No pagando dentro de ese término, el capitán pedirá la venta de las mercaderías salvadas hasta la cantidad necesaria para cubrir las cuotas insolutas y los gastos de la ejecución.

**ARTICULO 1121.**

El capitán no estará obligado a entregar, a los contribuyentes sus mercaderías hasta que sea cubierta la contribución, salvo que el interesado en recibirlas le otorgue fianza solidaria por el importe de su cuota.

**ARTICULO 1122.**

El dueño de las mercaderías pérdidas o deterioradas puede reclamar directamente de su asegurador, la indemnización correspondiente, salvo el derecho de éste para repetir lo pagado de todos los que deben contribuir a la avería común.

---

<sup>19</sup> Expresión con que se explica la proporción con que se reputa una cosa según lo que corresponde al capital que cada uno tiene. DRAE.

## **CAPITULO IV** **De la avería particular**

### **ARTICULO 1123.**

Avería particular es todo **daño que sufre el buque o el cargamento, desde su embarque hasta su descarga, por accidente de mar o fuerza mayor, vicio propio de la cosa o culpa** del naviero, capitán, tripulación, cargadores, pasajeros o cualquiera otra persona, y todo gasto hecho en exclusivo beneficio del buque, del cargamento o de una parte de éste.

### **ARTICULO 1124.**

Pertencen a la clase de averías particulares:

1º-Las cosas que toman los apresadores del buque sin preceder convenio y las que les entrega espontáneamente cualquiera de los cargadores para salvar sus mercaderías;

2º-Los gastos de la reclamación entablada para obtener separadamente la libertad del buque o la del cargamento, y los salarios y manutención de los hombres de mar durante el juicio.

3º-La pérdida del buque y resto de la carga después del alijo<sup>20</sup>;

4º-La reparación de los barriles, pipas o cualesquiera otros envases y los gastos hechos para la conservación de las mercaderías averiadas, salvo que el daño provenga inmediatamente de una causa que lo caracterice de avería común;

5º Los gastos de salvamento;

6º-La diferencia entre el precio de la venta y el que tengan en el puerto de su destino las mercaderías vendidas para atender a las necesidades urgentes del buque en el caso de arribada forzosa por accidente de mar;

7º-Los gastos de arribada, ejecutada con el fin de aprovisionar el buque o repararlo de los daños causados por tempestad u otro accidente de mar;

8º-Los salarios y manutención de los hombres de mar durante la detención por orden legítima o fuerza mayor, sea que el buque haya sido fletado por viaje o que lo haya sido por meses;

9º-El aumento de flete y los gastos de descarga en el caso de innavegabilidad declarada, siempre que las mercaderías sean conducidas en otro buque por cuenta de los cargadores;

10.-La manutención y salarios de la tripulación mientras el buque permanezca en cuarentena ordinaria;

11.-En general, todos los daños y gastos que no redunden en beneficio común del buque y su carga y que no merezcan el concepto de avería común conforme lo determinado en el artículo 1088.

### **ARTICULO 1125.**

El propietario de la cosa que hubiere sufrido el daño o causado el gasto soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para reclamar la competente indemnización si hubiere sido ocasionada por culpa de un tercero.

### **ARTICULO 1126.**

Se exceptúan de la regla anterior:

---

<sup>20</sup> Aligerar o aliviar la carga de una embarcación, o desembarcarla toda.

- 1º-El echamiento a pique del buque incendiado o del más inmediato a él para evitar la propagación del incendio;
- 2º-Los salarios y alimentos de la tripulación en el caso de detención del buque fletado por meses;
- 3º-Los gastos de una cuarentena imprevista al tiempo de celebrarse el fletamento y los salarios y manutención de los hombres de mar durante la misma;
- 4º-El daño de las mercaderías confundidas por voluntad de los cargadores o por caso fortuito, siempre que no sea posible determinar quién es el dueño de las averiadas o pérdidas;
- 5º-Los daños que el abordaje de dudosa imputación produzcan a los buques que chocan o se amarran. En todos los casos anteriores, la avería será pagada por contribución de los interesados.

#### **ARTICULO 1127.**

En caso de seguro total o parcial del buque o su cargamento, los aseguradores pagarán la avería particular según las reglas establecidas en el título de los seguros marítimos.

### **CAPITULO V** **Del abordaje**

#### **ARTICULO 1128.**

El daño causado por el abordaje fortuito será soportado sin repetición por el buque que lo hubiere sufrido, sin perjuicio del seguro, si existiere.

#### **ARTICULO 1129.**

Si el abordaje fuere ocasionado por dolo, negligencia o impericia del capitán o tripulación, de uno de los buques que choquen, el daño será indemnizado por el culpable. Siendo causado por culpa de los dos capitanes o de las dos tripulaciones, cada buque soportará el daño que le sobrevenga.

#### **ARTICULO 1130.**

En los casos de abordaje culpable el capitán es responsable al naviero de las averías del buque y cargamento salvo su derecho contra los oficiales y tripulación, siempre que el abordaje les fuere imputable.

#### **ARTICULO 1131.**

Si el abordaje ocurriere cuando el buque se halla dirigido por un piloto práctico, el capitán condenado al pago de la avería podrá reclamar del referido piloto la correspondiente indemnización.

#### **ARTICULO 1132.**

En caso de duda acerca de la causa del abordaje los buques que hubieren chocado se repartirán el daño por mitad.

#### **ARTICULO 1133.**

El abordaje se presume fortuito; pero se reputará culpable de parte del capitán del buque que se encuentre en alguno de los siguientes:

- 1º-Si el buque estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos y usos del puerto, o si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias;
- 2º-Si zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquía, o navegare a toda máquina a la inmediación de otro que estuviere fondeado o a la capa;
- 3º-Si a la entrada de un puerto el buque tratase de tomar la delantera a otro que le preceda, o si a la salida no cediere el paso al que entrare al puerto;



4º-Si navegando con viento en popa, en una dirección tal que pueda encontrarse con otro en un punto de intersección, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje;

5º-Si el buque, cualquiera que sea el punto donde se encuentre, no tuviere encendidas sus luces siendo de noche.

**ARTICULO 1134.**

Si después del abordaje parece el buque al dirigirse a un puerto de arribada para reparar sus averías, se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.

**CAPITULO VI**  
**De la arribada forzosa**

**ARTICULO 1135.**

Llamase arribada forzosa la entrada necesaria del buque a un puerto o lugar distinto del prefijado para el viaje convenido.

**ARTICULO 1136.**

La arribada forzosa es legítima o ilegítima.

Es legítima la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen del dolo, negligencia o impericia del capitán.

**ARTICULO 1137.**

Son justas causas de arribada:

1º-La falta de víveres;

2º-El temor fundado de enemigos o piratas;

3º-Cualquier accidente en la tripulación o el buque, que le inhabilite para continuar el viaje.

**ARTICULO 1138.**

La justicia de la causa no legitima la arribada los siguientes casos:

1º-Si la falta de víveres proviene de su corrupción o pérdida por mala colocación o descuido en su custodia y conservación, de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario según el uso y circunstancias de la navegación;

2º-Si el riesgo de enemigos o piratas no fuere manifiesto y fundado en hechos positivos y justificados,

3º-Si la peste u otras enfermedades de la tripulación procediere de la mala calidad de los víveres que forman el aprovisionamiento del buque;

4º-Si la inhabilitación de éste proviniera de no haberlo reparado, petrechado y equipado convenientemente para el viaje, de alguna disposición desacertada del capitán o de no haber tomado la que convenía para evitar el descalabro.

**ARTICULO 1139.**

La resolución de la arribada forzosa corresponde a la junta de oficiales y se llevará a efecto lo que acuerde la mayoría de vocales, computada en los términos del artículo 1096. Los cargadores presentes o sobrecargos serán citados a la junta para los efectos que indica el artículo precitado.

El acta será redactada, firmada y presentada en la forma que prescribe el artículo 1098, y las protestas serán insertadas literalmente en ella.

**ARTICULO 1140.**

Los gastos de la arribada legítima proveniente de un hecho que constituya avería común serán de la responsabilidad del buque y del cargamento; pero si la arribada trajere su origen un hecho constitutivo de avería particular, los gastos serán de la exclusiva cuenta del buque.

Los gastos de la arribada ilegítima son de la responsabilidad del naviero, salvo su derecho para reclamar la debida indemnización de la persona que la hubiere causado.

**ARTICULO 1141.**

El naviero y capitán no son responsables a los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima.

Pero si la arribada fuere ilegítima, ambos serán solidariamente obligados a indemnizar a los cargadores.

**ARTICULO 1142.**

El capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa sino en los casos siguientes:

1º-Si los cargadores lo exigieren para prevenir el daño de las mercaderías;

2º-Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación del buque;

3º-Si se reconociere que el cargamento ha sufrido avería.

En los dos últimos casos el capitán solicitará la competente autorización del Juzgado respectivo; y si el puerto de arribada fuere extranjero, del Cónsul guatemalteco o, en su defecto, de la autoridad local.

Los gastos de la descarga y recarga serán de cuenta de los cargadores.

**ARTICULO 1143.**

Notándose que la carga ha sufrido avería, el capitán hará la protesta que prescribe el inciso 17 del artículo 908 ante la autoridad competente y cumplirá las órdenes que el cargador presente o su consignatario le comunique acerca de las mercaderías averiadas.

**ARTICULO 1144.**

No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas o persona que le represente, el capitán pedirá al Juzgado respectivo, al Agente Consular o a la autoridad local en sus respectivos casos, el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de las mercaderías averiadas, informen acerca de la naturaleza y extensión de la avería, de los medios de repararla o evitar su propagación, y si será o no conveniente el reembarque y conducción de las mercaderías al puerto de la consignación.

En vista del informe de los peritos la autoridad que conozca del caso proveerá la reparación y reembarque de las mercaderías, o que se mantengan en depósito según lo juzgare conveniente a los intereses del propietario, y el capitán llevará a efecto bajo su responsabilidad lo que se decretare.

**ARTICULO 1145.**

Ordenándose la reparación y reembarque el capitán empleará sucesivamente para cubrir los gastos que tales operaciones exijan, los arbitrios que se expresan a continuación:

1º-Tomar de la caja del buque la cantidad necesaria, con calidad de reintegro y abono del interés corriente;

2º-Contratar un préstamo a la gruesa sobre las mismas mercaderías, previa autorización según lo prescribe el inciso 8º del artículo 901;

3º-Solicitar de la autoridad competente la venta pública de las mercaderías averiadas, hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos.

El capitán, o el dador en su caso, tienen privilegio sobre todos los acreedores para ser reintegrados del capital e intereses de préstamo con el producto de las mercaderías averiadas.

**ARTICULO 1146.**

Decretándose el depósito, el capitán dará cuenta al cargador o a su consignatario para que resuelva lo que mejor le convenga.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofreciere un inminente peligro de pérdida o aumento de deterioro, el capitán pedirá que se proceda inmediatamente a su venta en pública subasta.

Con su producto pagará los gastos causados y los fletes que hubiere devengado el buque en proporción del camino andado, y depositará el resto a la orden del interesado, dándole desde luego el correspondiente aviso.

**ARTICULO 1147.**

El capitán está obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, a continuar el viaje tan luego como cese la causa de la arribada forzosa.

Pero si ésta fuere motivada por temor de enemigos o piratas, el capitán no podrá hacerse de nuevo a la mar sin el previo acuerdo de la junta de oficiales en la forma que determina el artículo 1096.

**ARTICULO 1148.**

Corresponde al capitán la custodia de las mercaderías descargadas hasta que se entreguen, reembarquen, depositen o vendan y salvo los casos fortuitos o de fuerza mayor, será personalmente responsable de su conservación.

## **CAPITULO VII**

### **Del naufragio y varamiento**

**ARTICULO 1149.**

Perdiéndose la esperanza de salvar el buque y permitiéndolo la urgencia del caso, el capitán reunirá la junta de oficiales en la forma que dispone el artículo 1096 y someterá a su deliberación, si atendidas las circunstancias, debe o no abandonarse el buque.

Resolviéndose el abandono, el capitán cumplirá las obligaciones que le imponen los incisos números 8 y 9 del artículo 908 y si llegare a consumarse el naufragio, recogerá los fragmentos del buque y los restos del cargamento.

**ARTICULO 1150.**

Naufragando el buque que va en convoy o en conserva, se distribuirá entre los demás que lo acompañen, en proporción al espacio que cada uno tenga desembarazado, la parte de la carga y pertrechos que se hubieren salvado.

Si alguno de los capitanes rehusare sin justa causa recibir la parte de la carga que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que causa su negativa y ratificará la protesta en el primer puerto de arribada dentro del término legal.

Una copia de la protesta será agregada al proceso informativo de que trata el inciso 9º del artículo 908.

**ARTICULO 1151.**

El capitán que reciba mercaderías náufragas no está obligado a variar de rumbo para transportarlas al puerto de la consignación; pero deberá conducir las al del destino de su buque y entregarlas a los propietarios o consignatarios.

Por falta de unos y otros pondrá las mercaderías a disposición del tribunal respectivo para que ordene su depósito por cuenta de los interesados.

**ARTICULO 1152.**

Caso que sin variar de rumbo y continuando el mismo viaje sea posible descargar las mercaderías náufragas en el puerto al que fueren destinadas, el capitán podrá arribar con este objeto, siempre que lo consientan los cargadores o sobrecargos y los pasajeros y oficiales del buque, consultados en la forma que prescribe el artículo 1096, que el puerto no sea de peligroso acceso y que no haya temor fundado de piratas o enemigos. Los daños que cause la arribada ejecutada sin el consentimiento de todas las personas expresadas, así como los perjuicios, serán de responsabilidad del capitán.

**ARTICULO 1153.**

En los casos previstos en los dos artículos anteriores las mercaderías conducidas responden privilegiadamente del pago del flete y de los gastos de arribada, descarga y cualquiera otro que se haga por causa y en beneficio de ella.

El capitán del buque que verifique el transporte de las mercaderías náufragas gozará del privilegio que establece el párrafo final del artículo 1145 por las cantidades que anticipe y el interés corriente.

El flete, si no hubiere convenio, será regulado por peritos en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia recorrida, la demora que sufra el buque, las dificultades vencidas y los riesgos corridos para recoger y poner a bordo las mercaderías.

**ARTICULO 1154.**

El capitán que sin hallarse presente en los momentos del naufragio encontrare mercaderías náufragas, estará obligado a recogerlas, transportarlas y entregarlas al propietario o a la persona que la represente, cobrando los gastos y fletes que correspondan.

**ARTICULO 1155.**

Siempre que el capitán náufrago o algún corresponsal de los cargadores o consignatarios rehuse anticipar las cantidades necesarias para pagar los fletes y gastos, el Juzgado respectivo mandará vender en pública subasta la parte de los objetos salvados que considere suficiente para cubrir su monto.

**ARTICULO 1156.**

Ninguna persona podrá entrar al buque con pretexto de socorrerlo o salvarlo del naufragio o varamiento, emprender el salvamento del que se encuentre encallado o quebrantado, ni recoger objetos náufragos que floten en el mar o salgan a la costa, sin el expreso consentimiento del capitán presente o del oficial que lo reemplace.

**ARTICULO 1157.**

Las personas que tengan conocimiento de un naufragio o varamiento en las costas de la República o de la salida de ellas de los fragmentos de un buque o de los restos de un cargamento, cumplirán las obligaciones que impone el derecho, quedando sujetas a la acción y pena que él establece siempre que se apropien objetos náufragos.

En el caso de pillaje, la conducta de los individuos que no denuncien el naufragio o varamiento será examinada por la autoridad competente para investigar su complicidad en aquel delito.

**ARTICULO 1158.**

El funcionario público a quien se denuncie un naufragio o varamiento ocurrido en el distrito de su jurisdicción, se trasladará inmediatamente al lugar del suceso y dictará todas las providencias conducentes a la salvación de los hombres de mar, del buque, sus papeles, libros y cargamento y a la conservación de los objetos que se puedan salvar.

Evacuadas estas diligencias, dará cuenta al Juzgado del departamento para que proceda a lo que haya lugar conforme a derecho.

**ARTICULO 1159.**

Fuera del caso indicado en el artículo 1154, los objetos salvados serán vendidos en pública subasta si no fuere posible conservarlos por estar averiados o hallarse expuestos a perderse o deteriorarse por vicio propio.

El producto de la venta será judicialmente depositado por cuenta de quien corresponda.

**ARTICULO 1160.**

El naviero y los cargadores podrán reclamar del capitán o piloto la competente indemnización con arreglo a lo dispuesto en el artículo 915, siempre que el naufragio o varamiento provenga de dolo, culpa o impericia de alguno de ellos.

Si el naufragio o varamiento procediere de que el buque no fue convenientemente reparado y pertrechado para el viaje, el naviero responderá exclusivamente a los cargadores de los perjuicios causados a la carga, salvo su derecho contra los que hubieren practicado el reconocimiento ordenado en el inciso 3° del artículo 902.

**ARTICULO 1161.**

Los objetos salvados del naufragio o varamiento o el producto líquido de su venta son privilegiadamente responsables de los gastos hechos y de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos; y los propietarios deberán pagar el importe de unos y otros antes de la entrega, a no ser que presten fianza a satisfacción de los interesados.

**ARTICULO 1162.**

Son casos de salvamento:

1°-Si el buque o su carga fueren repuestos en alta mar o conducidos a buen puerto y si fueren extraídos del fondo del mar algunos objetos pertenecientes al buque o cargamento;

2°-Si el buque o mercaderías encontradas sin dirección en alta mar o en la costa fueren salvadas;

3°-Si se salvere la carga del buque varado en la costa o arrojada contra las rompientes, encontrándose en un peligro tal que no ofrezca seguridad a la tripulación y mercaderías;

4°-Si se extrae la carga de un buque destrozado;

5°-Si el buque abandonado por la tripulación fuere ocupado por personas resueltas a salvarlo y conducirlo a puerto seguro con toda la carga o parte de ella.

**ARTICULO 1163.**

En la estimación del salario de salvamento se tendrán en consideración la prontitud del servicio, el tiempo empleado en él, el número de personas necesario para

prestar una asistencia eficaz, la naturaleza del servicio, el peligro corrido para prestarlo y el que corrían los objetos salvados, la fidelidad con que éstos hayan sido entregados y su valor determinado por peritos.

**ARTICULO 1164.**

Los salarios serán fijados por la autoridad que presida el salvamento y, en su caso, por el respectivo juez del departamento.

**ARTICULO 1165.**

El primer denunciante del naufragio o varamiento tiene derecho a una prima de aviso que será regulada por el funcionario que asista al salvamento, atendidas las circunstancias del caso.

Reuniendo una misma persona la doble calidad de denunciante y salvador, la gratificación del salvamento podrá extenderse hasta el tercio del valor de los objetos salvados, previa deducción del importe del salario de asistencia y salvamento.

**ARTICULO 1166.**

Los individuos que ocupen el buque con el designio de salvarlo, lo pondrán a disposición del capitán o de los oficiales al primer requerimiento que se les dirija, bajo pena de perder su salario y de responder de los daños y perjuicios.

La entrega del buque dejará a salvo los derechos ya adquiridos por el salvamento.

## **TITULO VI**

### **Del préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo**

#### **CAPITULO I**

##### **Disposiciones generales**

**ARTICULO 1167.**

Se reputará **préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo** aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho o del valor que obtengan en caso de siniestro. El que entrega la cantidad se denomina "prestador o dador"; el que la recibe "prestatario o tomador"; y el premio convenido "cambio, provecho o interés marítimo".

#### **CAPITULO II**

##### **De la forma y registro del préstamo de la cesión de las pólizas**

**ARTICULO 1168.**

El préstamo a la gruesa puede ser hecho por viaje redondo, sólo por la ida o sólo por la vuelta. Puede también; ser hecho por un tiempo limitado, sea con designación de viaje, sea por todos los que emprenda el buque en el tiempo que se prefije.

En caso de duda acerca del viaje convenido se entenderá que el préstamo ha sido hecho por el viaje de ida y vuelta.

**ARTICULO 1169.**

Los contratos a la gruesa deberán celebrarse en escritura pública o documento privado. Las pólizas privadas harán fe en juicio si fueren reconocidas en la forma que determina el artículo 982.



Los préstamos celebrados de palabra son ineficaces en juicio y no se admitirá prueba sobre ellos, salvo que el capital prestado no exceda de trescientos quetzales.

**ARTICULO 1170.**

La escritura de préstamo a riesgo marítimo deberá expresar:

- 1º-Los nombres, apellidos y domicilio del prestador y del tomador;
- 2º-El capital prestado y el premio convenido;
- 3º-Los objetos afectos al pago del préstamo;
- 4º-El viaje y los riesgos marítimos que el dador haya tomado sobre sí;
- 5º -El nombre y apellidos del capitán, así como su domicilio;
- 6º-La época del reembolso;
- 7º-La clase, nombre y matrícula del buque; y
- 8º-Las demás formalidades prescritas para toda clase de escrituras.

**ARTICULO 1171.**

Omitiéndose en la escritura o póliza las designaciones indicadas en los números 1º, 2º, 3º y 4º del anterior artículo, el préstamo a que se refiere será considerado como terrestre y el dador sólo tendrá derecho a la restitución del capital y al pago del interés corriente de plaza sin privilegio.

**ARTICULO 1172.**

Los préstamos a la gruesa hechos antes de principiarse el viaje serán anotados en los conocimientos de la carga, designándose la persona a quien el capitán deba dar aviso de su feliz arribo al puerto de descarga.

Omitidas la anotación y designación indicadas, el consignatario que hubiere aceptado letras por cuenta de la carga será preferido al portador de la póliza del préstamo.

Ignorando quién sea la persona a quien deba notificar el feliz arribo del buque, el capitán podrá descargar y entregar las mercaderías que conduzca sin contraer responsabilidad alguna a favor del portador de la póliza del préstamo.

**ARTICULO 1173.**

Las pólizas de préstamo a la gruesa pueden ser otorgadas y cedidas en la misma forma que los conocimientos.

La cesión transfiere al cesionario todos los derechos y obligaciones del cedente y produce acción a favor de aquél para demandar a éste, en caso de insolvencia del tomador, el capital prestado, los intereses corrientes de tierra y los gastos.

Esta acción se extiende al provecho marítimo, a menos que las partes estipulen expresamente lo contrario.

**ARTICULO 1174.**

Teniendo el préstamo a la gruesa un plazo fijo, el cesionario exigirá el pago el día del vencimiento y no obteniéndolo, formalizará el correspondiente protesto en el día siguiente, bajo pena de caducidad de la acción.

Si el plazo fuere indeterminado, el cesionario solicitará el reembolso en el mismo día que llegue a su noticia el suceso de que dependa la exigibilidad del contrato; y si no fuere pagado levantará al siguiente el respectivo protesto.

**ARTICULO 1175.**

La interpretación de las Cláusulas obscuras o dudosas del contrato se hará a favor del tomador.

### **CAPITULO III**

#### **De las personas capaces para dar y tomar a la gruesa**

##### **ARTICULO 1176.**

Pueden tomar a la gruesa todos los que tienen la libre administración de sus bienes.

##### **ARTICULO 1177.**

Son hábiles para tomar un préstamo a la gruesa, el propietario del buque, el naviero y los cargadores.

El propietario que no sea naviero sólo podrá contratar un préstamo a la gruesa sobre el casco y quilla del buque; y siendo muchos los propietarios, será preciso el acuerdo de la mayoría.

El simple naviero no puede tomar a la gruesa sino sobre el armamento, vituallas y demás objetos que le pertenezcan.

##### **ARTICULO 1178.**

El capitán no puede en caso alguno contratar un préstamo a la gruesa en el lugar donde resida el naviero o su consignatario, a no ser que alguno de éstos intervenga en el otorgamiento de la escritura o póliza o le autorice especialmente por escrito para tomar el préstamo.

##### **ARTICULO 1179.**

Si el buque fuere armado en otro lugar que el de la residencia del naviero o consignatario, el capitán que no haya sido provisto de fondos puede tomar dinero a la gruesa para, habilitarlo y ponerlo en estado de navegar.

##### **ARTICULO 1180.**

Durante la navegación no podrá el capitán celebrar un préstamo sino en el caso y con las solemnidades prescritas en el inciso 8º del artículo 901.

Contraviniendo aquellas disposiciones, el capitán será personalmente responsable al dador de buena fe del cumplimiento del contrato.

Pagando el naviero al dador, podrá reclamar del capitán el reembolso de la cantidad prestada y el premio correspondiente previa deducción de los gastos útilmente hechos en la reparación del buque.

El dador de un préstamo contratado por el capitán fuera del caso previsto en el inciso 8º del artículo precitado, no podrá reclamar el pago privilegiado en perjuicio de terceros interesados;

### **CAPITULO IV**

#### **Del capital y premio y de las cosas afectas al préstamo**

##### **ARTICULO 1181.**

Puede hacerse el préstamo a la gruesa no solamente en dinero efectivo sino también en cosas fungibles, estimadas en una cantidad fija, con tal que sean adecuadas para el consumo de la tripulación o servicio del buque y que puedan ser objeto de una especulación lícita.

##### **ARTICULO 1182.**

El cambio marítimo no está sujeto a tasa alguna y las partes podrán determinarlo libremente señalando una cantidad dada por el viaje o una suma cierta por mes o

por ida y vuelta y convenir en que el premio se aumente o disminuya según el aumento o disminución de los riesgos o de la duración del viaje.

En defecto de una convención expresa, la supervivencia de un aumento o disminución de riesgos y la prolongación o acortamiento del viaje no dan derecho a un aumento o disminución del provecho marítimo.

**ARTICULO 1183.**

Pueden ser obligadas al préstamo a la gruesa todas las cosas vendibles expuestas a riesgos marítimos.

En consecuencia, el préstamo a la gruesa sólo podrá ser contratado conjunta o separadamente sobre estos objetos:

- 1º-El casco y quilla del buque;
- 2º-Los aparejos del mismo;
- 3º-El armamento y vituallas;
- 4º-Las mercaderías cargadas.

**ARTICULO 1184.**

Constituido el préstamo a la gruesa sobre el casco y quilla quedan afectos privilegiadamente al pago del capital y cambio marítimo, el mismo buque, los aparejos, el armamento, y en general, todos los accesorios de él.

Contraído sobre la carga, sin otra designación, quedan afectas en la forma expresada todas las mercaderías que la componen, siempre que la cantidad prestada sea equivalente al valor convencional o estimativo que tengan; pero, en el caso contrario, el privilegio afectará taxativamente una parte indivisa, determinada por la relación de la suma prestada con el valor íntegro de la carga.

Recayendo sobre un objeto determinado del buque o carga, el privilegio sólo afectará ese objeto en la proporción que establece el párrafo anterior.

**ARTICULO 1185.**

Se prohíbe bajo pena de nulidad todo convenio que directa o indirectamente tienda a libentar al dador de la pérdida del capital prestado y de su premio.

**ARTICULO 1186.**

No podrá tomarse a la gruesa sino hasta la suma concurrente al valor que los objetos afectos al pago tengan en el puerto donde principien a correr los riesgos.

**ARTICULO 1187.**

Todo préstamo que exceda el límite que designa el precedente artículo podrá ser declarado nulo a solicitud del dador, acreditando que hubo fraude de parte del tomador; y en tal caso, éste deberá restituir el capital con el premio estipulado, aun cuando el prestador no haya corrido riesgo alguno.

No habiendo fraude valdrá el préstamo hasta el monto del valor que, a juicio de peritos, tengan al tiempo del contrato los objetos afectos al pago; y la cantidad excedente será devuelta al dador con el interés corriente de plaza, aunque hayan perecido las cosas afectas al préstamo.

Las reglas de los dos párrafos precedentes serán también aplicables al caso en que el tomador no invierta en la carga toda la cantidad prestada con ese objeto o no cargue todas las mercaderías recibidas en préstamo.

**ARTICULO 1188.**

No puede tomarse un préstamo a la gruesa sobre los objetos siguientes:

- 1º-La vida de los pasajeros y gente de la tripulación;

2º-Los salarios de la gente de mar;

3º-Los fletes no devengados;

4º-Las ganancias esperadas;

5º-Las cosas que estén corriendo los riesgos de mar al tiempo del contrato;

6º-Los objetos asegurados o afectos al pago de un préstamo anterior, salvo en la parte que no estuviere protegida o gravada;

7º-Las mercaderías de ilícito comercio.

**ARTICULO 1189.**

El préstamo a la gruesa sobre el flete no devengado o las ganancias esperadas no confieren al dador más derecho que el reembolso del capital sin interés alguno.

**ARTICULO 1190.**

El privilegio del dador se extiende respectivamente a las ganancias realizadas por el cargador y a los fletes devengados por el naviero, aun en el caso de haberlos recibido anticipadamente.

Pero este privilegio no podrá ser ejercitado sobre los fletes estipulados con la condición de que en todo evento serán adquiridos por el prestamista.

**ARTICULO 1191.**

Si en la escritura o póliza de un préstamo a la gruesa sobre el cargamento se concediere la facultad de hacer escala, quedarán obligadas no sólo las mercaderías embarcadas en el puerto de salida sino también las cargadas por el tomador durante el viaje. Celebrado el préstamo a la gruesa por viaje redondo se entenderán afectas a él las mercaderías de retorno cargadas en el buque que designe la póliza del contrato.

## **CAPITULO V**

### **De los derechos y obligaciones del prestamista y prestador**

**ARTICULO 1192.**

El préstamo a la gruesa puede ser afianzado y el fiador se entenderá solidariamente obligado con el tomador, a. menos que las partes acordaren otra cosa.

**ARTICULO 1193.**

El prestador a la gruesa toma por su cuenta todos los casos fortuitos y de fuerza mayor conocidos bajo la denominación de "fortuna de mar" que pueden causar la pérdida total de los objetos gravados en el tiempo y en los lugares convenidos. Los riesgos podrán ser convencionalmente ampliados; pero el dador a la gruesa no podrá limitarlos sino en los términos permitidos en el párrafo 2º del artículo 1198.

**ARTICULO 1194.**

Si el principio y conclusión de los riesgos no fueren fijados en la póliza del contrato, comenzarán a correr por cuenta del dador respecto del buque, aparejos, armamento y vituallas, desde el momento en que el buque se haga a la mar hasta que quede fondeado en el puerto de su destino.

En cuanto a las mercaderías, los riesgos comenzarán a correr desde que sean cargadas en lanchas u otros buques menores en el muelle o playa del puerto de la expedición y concluirán en el momento en que sean puestas en tierra en el puerto al que fueren destinadas.

Esta regla no es aplicable, a menos de convenio en contrario, al caso en que la carga o la descarga se verifique bajando o subiendo un río.

**ARTICULO 1195.**

El puerto del destino es aquel a donde se dirige el buque cuando el dador torna por su cuenta los riesgos de ida o vuelta solamente, y el de la expedición cuando éstos corren a su cargo acumulativamente por la ida, permanencia y vuelta del buque.

**ARTICULO 1196.**

Los riesgos de merma, deterioro o pérdida de las cosas obligadas al préstamo a la gruesa no son de la responsabilidad del dador cuando tales accidentes proceden de alguna de estas causas:

1º-Vicio propio de la cosa obligada;

2º-Dolo o culpa del capitán o tripulación;

3º-Variación voluntaria de ruta o de viaje después de principiado éste;

4º-Cambio del buque designado en el contrato, salvo que después de principiado los riesgos ocurra un caso fortuito o de fuerza mayor que haga indispensable el transbordo de la carga;

5º-Dolo o culpa del tomador;

6º-Empleo del buque en un comercio prohibido.

En todos los casos indicados el dador tiene derecho al reembolso del capital prestado y premio convenido, a no ser que las partes acuerden lo contrario.

**ARTICULO 1197.**

El prestador a la gruesa puede tomar por su cuenta las pérdidas provenientes de cualquiera de las causas expresadas en los cuatro primeros incisos del anterior artículo. Pero le es prohibido constituirse responsable de las ocasionadas por las causas que se expresan en los dos últimos números del mismo artículo.

**ARTICULO 1198.**

El dador a la gruesa contribuirá en proporción de su interés al pago de las averías comunes y particulares que sufran los objetos afectos al préstamo.

No podrá exonerarse por pacto de la obligación de soportar las averías comunes; pero le es permitido libertarse de la contribución al pago, de las averías particulares.

El importe de las averías no será imputado al capital prestado sino desde el día en que el dador se haya constituido en mora.

**ARTICULO 1199.**

El dador tiene derecho al pago del interés marítimo desde el momento, en que comienza a correr los riesgos, aun cuando cesen antes del tiempo convenido o sobrevenga la cesación del viaje, con tal que algún accidente de mar no haya causado la pérdida de los objetos gravados.

**ARTICULO 1200.**

El pago del capital y premio del préstamo a la gruesa sobre el casco y quilla del buque, se hará, a falta de convención, en el lugar en que se encuentre al tiempo de la cesación de los riesgos, aun cuando ese lugar no sea al término del viaje.

Recayendo sobre la carga, se hará el pago en el puerto al que ésta fuere destinada.

**ARTICULO 1201.**

No estando designada en la póliza la época del reembolso, el dador podrá pedir el capital y premio si el préstamo recayera sobre la carga, luego que los riesgos hayan

cesado de correr por su cuenta; y en caso de mora el tomador pagará el interés de plaza sobre el capital prestado.

Si el préstamo fuere hecho sobre el buque, el prestador a la gruesa no podrá exigir el pago sino un mes después de la cesación de los riesgos; pero durante este plazo el tomador deberá abonar el interés corriente de tierra sobre la cantidad prestada.

El prestamista abonará también al dador el interés expresado, sobre la cantidad a que ascienda el provecho marítimo, desde la fecha de la demanda judicial.

**ARTICULO 1202.**

Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el buque para su último viaje serán reembolsadas con preferencia a las prestadas para los anteriores, aunque sean dejadas en poder del tomador por vía de prórroga o de renovación.

Los préstamos a la gruesa celebrados durante el viaje serán preferidos a los hechos antes de la salida del buque; y concurriendo muchos, contratados en diversas épocas del mismo viaje, serán preferidos entre sí por el orden inverso de sus respectivas fechas.

Los contraídos en un mismo lugar y para subvenir a las mismas necesidades serán pagados a prorrata, sin consideración a su fecha.

**ARTICULO 1203.**

Los préstamos a la gruesa hechos sobre el cargamento no tienen entre sí preferencia alguna y serán pagados sueldo a libra sea cual fuere la época de su celebración y aun cuando los hechos durante el viaje tengan por objeto aumentar la carga.

**ARTICULO 1204.**

Concurriendo un préstamo a la gruesa, tomado antes del viaje, y un seguro sobre el buque o la carga, el producto de los objetos salvados de un siniestro mayor, deducidos los costos del salvamento y los salarios del capitán y tripulación, será dividido sueldo a libra entre el prestador por su capital y el asegurador por la cantidad asegurada, siempre que ésta cupiere, al tiempo de celebrarse el seguro, en valor libre de los objetos gravados.

En el caso contrario, el asegurador percibirá solamente la parte proporcional al resto del valor de la cosa asegurada, previa la expresada deducción.

**ARTICULO 1205.**

Celebrándose dos préstamos a la gruesa, uno sobre el casco y quilla y otro sobre uno o más objetos accesorios del buque, ambos prestadores tendrán derecho sobre el flete de las mercaderías salvadas en proporción al valor del buque y de los objetos accesorios.

**ARTICULO 1206.**

Las acciones del dador quedan extinguidas por la pérdida total de los objetos afectos al préstamo marítimo, ocurriendo en el lugar y tiempo convenidos para correr los riesgos y procediendo le los que aquél hubiere tomado a su cargo por pacto o debiere tomar en virtud de la ley.

Entiéndese por lugar convenido el buque, el viaje y la ruta que designe la póliza.

**ARTICULO 1207.**

En el primer caso a que se refiere el párrafo segundo del artículo 1184 la pérdida parcial extingue las acciones del dador hasta el monto del producto de los objetos



salvados, previa deducción del costo del salvamento y los salarios del capitán y tripulación.

En el segundo caso del precitado párrafo las acciones del dador quedan también extinguidas hasta la suma que sobre el producto de los objetos salvados le corresponda en concurrencia con el tomador, representando el primero su capital solamente y el segundo la cantidad que complete el valor de los objetos gravados.

**ARTICULO 1208.**

El préstamo a la gruesa no tendrá efecto alguno si los objetos sobre que recae no llegaren a estar en peligro, sea por hecho del prestamista o por caso fortuito o fuerza mayor.

En el primer caso el prestador podrá demandar la devolución del capital con el interés corriente de tierra desde el día de la entrega. En el segundo podrá exigir el reembolso del capital con el interés corriente de plaza desde que el tomador se constituya en mora. La restitución del capital e intereses se hará con la preferencia que corresponda.

**ARTICULO 1209.**

Descargando el tomador durante la travesía parte de las mercaderías afectas al préstamo por haberse reservado expresamente la facultad de hacerlo, el dador no podrá perseguir esas mercaderías caso que después de su desembarque ocurriere algún siniestro mayor; pero tendrá derecho para exigir del tomador la justificación de que trata el artículo 1212.

Si las mercaderías restantes fueren de un valor inferior a la cantidad prestada, el dador podrá demandar la rescisión proporcional del préstamo.

**ARTICULO 1210.**

Salvándose total o parcialmente las cosas afectas al préstamo a la gruesa, el tomador pagará al dador el capital con el premio estipulado, en la forma, lugar y tiempo que determinan los artículos 1167, 1200 y 1201.

**ARTICULO 1211.**

Si el buque o la carga afectos al préstamo sufrieren un siniestro mayor, el tomador estará obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, a comunicarlo al dador tan luego como el suceso llegue a su conocimiento.

Deberá además practicar todas las diligencias conducentes a la salvación del buque a costa de los objetos gravados, siempre que se encuentren en un lugar próximo al del desastre, y no verificándolo, será responsable de todos los daños y perjuicios que su negligencia cause al prestador.

**ARTICULO 1212.**

La prueba de la pérdida de los objetos gravados incumbe al tomador, y si el préstamo fuere hecho sobre el cargamento, le corresponde también acreditar que al tiempo del siniestro existían en el buque por su cuenta mercaderías de un valor equivalente a la suma prestada y que corrieron los riesgos.

El dador no está obligado a justificar que la cantidad prestada ha sido útilmente empleada por el tomador.

**ARTICULO 1213.**

El tercero que en el caso de un siniestro mayor paga deudas preferidas a las procedentes de un préstamo, a la gruesa queda subrogado de pleno derecho al acreedor pagado.

**TITULO VIII**  
**De la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo**  
**y de la excepción de inadmisibilidad de algunas**  
**acciones especiales**  
**CAPITULO I**  
**De la prescripción**

**ARTICULO 1308.**

Prescriben en seis meses las acciones para el cobro del pasaje, de los fletes del buque y de la contribución a las averías comunes.

Los seis meses principian a correr en el primer caso desde el arribo del buque, y en el segundo y tercero desde la efectiva entrega de las mercaderías que adeuden los fletes y la contribución; pero si el capitán solicitare judicialmente el arreglo de la avería, el plazo indicado correrá desde la terminación del juicio.

**ARTICULO 1309.**

Prescriben en un año las acciones dirigidas a obtener el pago:

1º-De los suministros de maderas y demás objetos necesarios para aprovisionar el buque;

2º-De los salarios debidos a los artesanos y obreros por trabajos hechos en la construcción u reparación del buque o del precio de las obras destinadas al servicio del mismo buque;

3º-De los alimentos o dinero suministrados a la tripulación por orden del capitán;

4º-De los salarios gratificaciones debidas a los sobrecargo, oficiales y tripulación del buque. En el mismo tiempo prescribe la acción dirigida a obtener la entrega de la carga.

**ARTICULO 1310.**

En los tres primeros casos del artículo anterior, el año se contará respectivamente o desde el momento en que se hayan entregado las especies o desde aquel en que se haya efectuado el servicio, para lo cual será necesario que el buque haya estado fondeado por espacio de quince días dentro del mismo año en el puerto donde se hubiere contraído la deuda.

En el caso contrario, los acreedores conservarán su acción, aun después de vencido el año, hasta que fondee el buque y quince días más.

En los casos expresados en el inciso 4º y en el último párrafo del mismo artículo, el año correrá desde que el buque sea admitido a libre plática.

**ARTICULO 1311.**

Las acciones procedentes de un préstamo marítimo o de un seguro prescriben en cinco años, contados desde la fecha del respectivo contrato, sin perjuicio de las prescripciones especiales referentes a la acción de dejación.

**ARTICULO 1312.**

La prescripción de la acción de dejación no extingue la acción de avería.

**ARTICULO 1313.**

Las acciones que proceden de las obligaciones de que trata el presente libro y que no tengan plazo señalado para prescribir, durarán cinco años.

## **CAPITULO II**

### **De la excepción de inadmisibilidad**

#### **ARTICULO 1314.**

Son inadmisibles:

1º-La acción contra el capitán y aseguradores por la avería particular o común que hubieren sufrido las mercaderías, siempre que sean recibidas sin protesta;

2º-La acción de avería contra el fletador, siempre que el capitán entregue las mercaderías y reciba el flete sin protestar;

3º-La acción dirigida al resarcimiento de la avería causada por abordaje, si el capitán no hubiere protestado oportunamente.

Esta disposición no se extiende al caso en que el abordaje cause la pérdida total del buque.

#### **ARTICULO 1315.**

Las protestas expresadas en el precedente artículo, no producirán efecto alguno:

1º-Si no fueren hechas y notificadas dentro de setenta y dos horas en los casos designados en los dos primeros incisos y de veinticuatro en el que designa el tercero;

2º-Si hechas y notificadas en los plazos indicados no se entablare demanda dentro de dos meses contados desde la fecha de la respectiva protesta.

#### **ARTICULO 1316.**

Haciéndose por partes la entrega de mercaderías visiblemente averiadas, las setenta y dos horas se contarán desde que dicha entrega quede enteramente concluida.

En todo caso, si la avería no fuere visible, el plazo correrá desde el momento en que las mercaderías ingresen al almacén del asegurado.

Si la apertura de los bultos en la Aduana en presencia del asegurado, o un accidente cualquiera conocido por éste, manifestare la existencia de la avería antes de que las mercaderías hubieren sido Introducidas a sus almacenes, el plazo expresado correrá desde el descubrimiento de la avería.

#### **ARTICULO 1317.**

Las veinticuatro horas correrán en el caso de abordaje, sea cual fuere el lugar donde haya ocurrido, desde el primer momento en que el capitán pueda protestar.

#### **ARTICULO 1318.**

Los aseguradores no podrán oponer la inadmisibilidad y caducidad que expresan los artículos 1224 y 1225 si antes de la entrega las mercaderías fueren vendidas a solicitud de algún acreedor del asegurado.

Pero podrán oponerlas habiendo entrega y recibo de mercaderías, sea cual fuere la acción a que dé lugar el daño que éstas hubieren sufrido.

#### **ARTICULO 1319.**

Tampoco podrá alegar el fletador las excepciones que establecen los artículos 1224 v 1225 si hallándose en el buque al tiempo del siniestro, hubiere firmado el acta de echazón o si antes ele recibir las mercaderías y pagar el flete hubiere convenido por escrito con el capitán en el arreglo de la avería.