

# EL FLETAMENTO EN LAS ORDENANZAS DEL CONSULADO DE BILBAO DE 1737

**SUMARIO:** 1. Introducción.—2. El influjo de la Ordenanza de la Marina de 1681: 2.1. El contrato de «tiercement». 2.2. «Le louage de navires»: variedades. 2.3. La «charte-partie»: «le connaissance». 2.4. Propietarios y capitanes de navíos.—3. El fletamento en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737: 3.1. Definición legal. 3.2. Modalidades de fletamento: según el viaje o la ocupación del buque. 3.3. Las partes contratantes. 3.4. La figura del capitán: obligaciones. 3.5. La forma del contrato. 3.5.1. La carta de fletamento. 3.5.2. El conocimiento. 3.6. El navío fletado. 3.7. Carga y demoras. 3.8. Gabarraje. 3.9. La obligación del comerciante de pagar el flete: incidencias.—Apéndice documental: I. Formulario francés de conocimiento (1605). II. Pleito sobre desistimiento en el fletamento (1773). III. Laudo sobre falso flete y demoras (1781). IV. Auto sobre orden de preferencia a la carga (1785).

## 1. INTRODUCCIÓN

Con motivo de la crisis del Consulado burgalés a fines del XVI, como signo de la decadencia del viejo tráfico lanar que desde la Baja Edad Media unía esta plaza con las del Norte de Europa, surge parejo al declive institucional, otro de índole jurídica con la pérdida y el olvido de la tradición normativa del Consulado castellano. Y ello no debe extrañarnos pues la pugna que Burgos y Bilbao mantiene a lo largo del XVI se soluciona en favor del puerto vasco, que paralelamente a la villa castellana había ido creando con sus costumbres marítimas su propio marco de referencia para el tráfico naval.

En definitiva, el gran comercio auspiciado por la plaza burgalesa se ve sustituido por un negocio naval más diversificado en el que además de los linajes tradicionales participan una pléyade de medianos y

modestos armadores fundidos con gentes de la mar y del mundo comercial en un grupo más o menos homogéneo que recoge los restos del antiguo tráfico lanar, revitaliza el movimiento marítimo de productos férreos, fortalece la industria del armamento naval para las pesquerías en navegaciones de altura y abre nuevos tráfico llegando incluso a villas marítimas nórdicas y bálticas.

De este modo, la regulación del fletamento burgalés no es transplantada sin más al Consulado de Bilbao ya que sus intereses navieros no son los exclusivos del gran comercio regular. Y aunque el flete, también en Bilbao, se organizaba por los Cónsules, existían otros tráfico, rutas y negocios náuticos que desplegaban sus actividades sin necesidad de sufrir un fletamento institucionalizado. Todo lo contrario, es más bien la riqueza modal del tráfico practicado la que facilita la creación de reglas jurídico navales que posteriormente serán plasmadas en las Ordenanzas de 1737 una vez enriquecidas con la aportación estructural de la Ordenanza francesa de 1681.

Parece lógico el desplazamiento de los centros de contratación del fletamento desde el interior hasta la costa toda vez que la depresión del tráfico marítimo iniciado en el último tercio del siglo XVI se prolonga en buena parte del XVII a la espera de resurgimiento que se operará con la marina de la Ilustración. En este camino la creación del Consulado de San Sebastián en el XVII fortalecerá la pujanza comercial de las villas marítimas del Cantábrico (Santander, Coruña, incluso Gijón y Vigo) que se desarrollan sin la atención masiva que en aquella época acaparan los puertos de la navegación atlántica a Indias (Sevilla y Cádiz).

Esto ayuda a pensar que la reglamentación marítima cantábrica incide en el tratamiento privatista de las instituciones navales en detrimento de la visión ordenancista de Burgos o Sevilla, más preocupada por el control de la flota y la recaudación impositiva que por el buen crecimiento de las actividades navieras. Pese a todo no hay que olvidar que el Consulado de Burgos es el primero que se levanta en Castilla y sirve de modelo para Bilbao en tanto que entidad organizada corporativamente para la defensa de los intereses comerciales de sus miembros.

Con respecto al fletamento, es difícil asegurar que las ordenanzas burgalesas no influyeran en las de Bilbao ya que al liberarse el Consulado vasco de la dependencia de Burgos, el Fiel y los diputados bilbaínos heredan el control de los tráfico y la vertebración del fletamento actuando de

modo similar al que habían establecido sus predecesores. En consecuencia los escasos intereses navieros de la plaza castellana desaparecen pues su Universidad de Cargadores siempre actuó como entidad fletadora de buques y sólo ocasionalmente tuvo intereses en el armamento de naves.

Como se ha podido comprobar en las Ordenanzas Consulares de Burgos, Bilbao y Sevilla de los siglos XVI y XVII encontramos un Derecho Mercantil corporativo<sup>1</sup> que en su vertiente naval se plasma en los principios que afectan al seguro, la jurisdicción marítima, las averías y el régimen portuario. Por su parte, el fletamento es considerado en las Ordenanzas para proceder a su ordenación institucional debido a que el servicio de transporte marítimo en el que se desenvuelven los contratos de flete siempre han sufrido medidas de intervención, tanto por parte de Consulados como de cargadores además de la tradicional participación y vigilancia de la Corona.

Aunque subsiste un cierto Derecho comercial en la normativa de Partidas y en la legislación común general hay que recurrir a las leyes y prácticas locales para tener una visión completa del sistema de fuentes en el que se incardina la institución estudiada. Y del conjunto de esta normativa sólo obtenemos una visión del fletamento en tanto que viaje organizado corporativamente a través de un mecanismo cuyo objetivo es normalmente el control y mantenimiento a poder ser con carácter exclusivo, de un tráfico marítimo lucrativo junto con un no desdeñable deseo recaudatorio. A todo ello hay que añadir la reglamentación hasta cierto punto abundante que contiene disposiciones de protección a la construcción naval, sobre todo vasca y castellana, de reserva de pabellón, de preferencia para el cargador o fletador español sobre el extranjero, de prohibición de venta a foráneos de naves nacionales, de prioridad sobre los distintos tipos de embarcaciones, etc.

Abundan también, con gran frecuencia en los viajes a Indias, las normas que tratan de mantener la estabilidad y equidad del importe de los fletes, materia que ocupaba seguramente una gran parte de los plei-

---

1. V. PETT, «Derecho mercantil, entre corporaciones y códigos», en *Hispania, entre Derechos propios y Derechos nacionales*, I, Firenze-Luca, 1989, p. 315 y ss.; RUBIO, *Sainz de Andino y la codificación mercantil*, Madrid, 1950, p. 87 y ss.; Del mismo autor, *Introducción al Derecho mercantil*, Barcelona, 1969, p. 286 y ss.

tos navales. No en balde la escasa aportación jurídico privada que sobre el fletamento aborda el Derecho naval mercantil de la época se fija en varias incidencias de la navegación (arribada forzosa, echazón, mercancías secuestradas por corsarios, cerramiento de puertos por hostilidades...), no por sí mismas, sino por su repercusión en el flete que a la postre es casi lo único que muchas veces interesa.

Por tanto habrá de esperarse a las Ordenanzas de 1737<sup>2</sup> para encontrar un desarrollo sistemático de la institución del fletamento desprovisto ya de toda sustancia procedente del Derecho público que había predominado en los dos siglos anteriores. El enriquecimiento legal de la figura se logra en gran medida con la importación de una gran parte del articulado de la Ordenanza de la Marina francesa de 1681 referido a las cartas partidas y fletamentos<sup>3</sup>.

Aunque, conceptualmente el fletamento francés de la «Ordonnance» tiene una vocación globalizadora del uso y alquiler de navíos, y el fletamento de las Ordenanzas vascas está más orientado hacia la expedición comercial y el transporte marítimo, sin embargo comprobamos la coincidencia general de ambos cuerpos legales en el régimen jurídico de la institución, ya que el capítulo 18 de la Ordenanza bilbaína responde en gran medida al contenido de los Títulos I, II y III del Libro III de la norma francesa.

---

2. De LA FUENTE, «Estudios acerca del origen y vicisitudes de las Ordenanzas de Bilbao», en *Revista General de Legislación y Jurisprudencia*, XXXVII, Madrid, 1870, p. 270 y ss.; ZABALA Y ALLENDE, *El Consulado y las Ordenanzas de Comercio de Bilbao*, Bilbao, 1907; Academia de Derecho y Ciencias Sociales de Bilbao, *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, Tres Conferencias con motivo del centenario de su derogación leídas por D. Teófilo GUIARD LARRAURI, D. Manuel TORRES LÓPEZ y D. Antonio ELÍAS SUÁREZ, Bilbao, 1931; PETIT, «Ordenanzas de Bilbao», en *Nueva Enciclopedia Jurídica Seix XVIII*, Barcelona 1986, pp. 526-538; FERNÁNDEZ-GUERRA, «Algunos aspectos de la regulación del fletamento en las Ordenanzas de Bilbao de 1737», en *Anuario de Derecho Marítimo* vol. VIII, 1990, p. 291 y ss.

3. La Ordenanza ya había sido traducida por orden del Consulado bilbaíno en 1707 y no es de extrañar su influjo en la normativa vasca. La fase preparatoria de dicha disposición puede verse en CHADELAT, «L'elaboration de l'Ordonnance de la marine d'aout 1681», en *Revue Historique de Droit Francaise et Etran ger*, XXXI, 1954, p. 229 y ss.; Y su mejor crítica en VALIN, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'aout, 1681*, La Rochelle, 1776; EMERIGON, *Traité des assurances et des contrats a la grosse*, 2 vols., Marseille, 1783; POTHIER, *Des contrats de louage maritimes*, París, 1774; DESJARDINS *Introduction historique a l'etude du Droit commercial maritime*, París, 1890, p. 127 y ss.

Así, tenemos el predominio de la voluntad de los dueños de la nave para fletarla si están presentes, sobre el criterio del capitán (art. II, tít. I y ley VI, 18); las menciones que debe contener la carta de fletamento (art. III, tít. I y ley IV, 28); la variedad del fletamento por mes (art. V, tít. I y ley V, 18); la resolución del fletamento por causa de guerra en el puerto de destino (art. VII, tít. I y ley VIII, 18); el impuesto de puertos cerrados (art. VIII, tít. I y ley X, 18); la afectación de buques, carga y flete a las resultas de lo convenido (art. IX, tít. I y ley III, 18).

Aunque en las Ordenanzas de 1737 se trata de los conocimientos de embarque al final del Capítulo 18, en la Ordenanza de 1681 se les da un tratamiento separado en el título II del libro III. De cualquier modo la visión es coincidente, con la excepción de los conocimientos a la orden que aunque practicados en el XVII tendrán que esperar al XVIII para tener reconocimiento legal <sup>4</sup>.

Por fin, las clases de fletamento y las diversas incidencias de todo tipo que repercuten sobre la fijación y el pago del flete con materias también reglamentadas de una forma parecida:

- Clases de fletamento (art. I, tít. III y ley II, 18).
- Fletamento por entero (art. II, tít. III y ley XIII, 18).
- Flete sobre vacío (art. III, tít. III y ley XIV, 18).
- Porte del buque inferior al pactado (art. IV, tít. III y ley XV, 18).
- Falso flete (art. VI, tít. III y ley XII, 18).
- Responsabilidad del capitán por falta de navegabilidad (art. XII, tít. III y ley XIX, 18).
- Devengo del flete de la mercancía en echazón por avería gruesa (art. XIII, tít. III y ley XX, 18).
- Pago del flete de la carga vendida para continuar el viaje (art. XIV, tít. III y ley XXI, 18).
- Impago del flete durante el tiempo de detención de la nave por soberano (art. XVI, tít. III y ley XXIV, 18).
- Venta judicial de la carga por impago del flete (art. XVIII, tít. III y ley XXV, 18).

---

4. La firma por el capitán del conocimiento (art. I, tít. IV y ley XXXIV, 18); sus modalidades (art. II, tít. II y ley XXXV, 18); el número de ejemplares que se cifra en tres (art. III, tít. II y ley XXXVI, 18); los conocimientos divergentes (art. VI, tít. II y ley XXXVIII, 18) son algunos de los aspectos reglados en ambos textos.

—Mercancías pérdidas no devengan flete (art. XVIII, tít. III y ley XXVI, 18).

—Mercancía entregada a corsario devenga flete (art. XIX, tít. III y ley XXVII, 18).

—Carga salvada de naufragio paga flete (art. XXI, tít. III y ley XXIX, 18).

—Abandono de la carga para pago de fletes (art. XXVI, tít. III y ley XXXI, 18).

En resumen el capítulo 18 de las Ordenanzas de 1737 sigue el espíritu y a veces la letra de los títulos I, II y III del Libro III de la Ordenanza francesa. El que únicamente se haya trocado la noción arrendaticia del fletamento se debe a que el contrato en tanto que transporte ya estaba arraigado en Partidas y en la práctica naval castellana. Si acaso como novedad importante de la Ordenanza de 1681, que no se recoge nítidamente en las Ordenanzas vizcaínas es la declaración de que los propietarios del buque son los auténticos interesados en el negocio marítimo, por lo que su responsabilidad como principales se ve mucho más atenuada en su tratamiento en la ley vasca, quizá porque el Consulado bilbaíno agrupaba como núcleo más pujante a navieros, armadores y capitanes.

Todo ello conduce a pensar que hasta el siglo XVIII el fletamento carece de una amplia regulación directa si bien las Ordenanzas consulares de los siglos XVI y XVII le preparan el terreno con sus disposiciones sobre algunos aspectos naval-mercantiles <sup>5</sup>.

---

5. Tomemos como ejemplo el cuadro de materias a que se extendió la legislación marítima bilbaína anterior a 1737:

—Jurisdicción del Consulado: Ordenanzas de 1512, 1587, 1597, 1675 y 1731.

—Avería: 1518, 1562, 1563, 1635, 1678 y 1692.

—Ría y puerto: 1611.

—Seguros: 1520 y 1558.

—Averías gruesas y ordinarias: 1562 y 1635.

—Pilotos: 1562, 1596, 1612, 1644, 1681 y 1691.

Cfr. GUIARD Y LARRAURI, *Historia del Consulado de Bilbao*, I, Bilbao, 1913, ed. 1972, pp. 563-625; BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963, pp. 39-49. El ilustre historiador vasco transcribe en su obra documentos contractuales de sumo interés al acoger cartas de fletamento y de averías procedentes del Archivo Municipal y del Consulado de Bilbao, actualmente y desde hace tiempo sin posibilidades de acceso. Las escrituras son de 17 de enero y 7 de diciembre de 1564, de 14 de octubre de 1567, de 17 de noviembre de 1569, de 12 de enero de 1589, de 28 de noviembre de 1607 y de 8 de septiembre de 1689 (Cfr. GUIARD, I, *cit.*, pp. 68-84, 374-378 y 468).

Y aunque sabemos que la jurisdicción arbitral consular siempre atendió con prioridad a los asuntos navales, su procedimiento oral explica que no contemos con los textos de aplicación del Derecho que nos aclararían cuál era en realidad el Derecho vivido.

Tendrá que ser entonces en las cartas de fletamento en donde habrá de ponerse atención para suplir tal carencia. En la continuidad y uniformidad de sus condiciones hallamos el hilo conductor de la institución. Se trate de cartas de fletamento consulares, formalizadas en escritura pública o de elaboración privada, la figura contractual es equivalente.

A la pregunta ¿por qué no existe una regulación del Derecho privado del fletamento en la Edad Moderna hasta llegar al XVIII, cuando los precedentes legales de la Baja Edad Media ya habían tratado ampliamente el tema? podemos responder que el predominio del fletamento institucionalizado de los siglos XVI y XVII, incluido en el sistema de flotas tanto en el Cantábrico como en el Atlántico, es la causa de la que la vertiente jurídico-privada del contrato «se ahogue» —valga la expresión— en la maraña de autoridades, corporativas y administrativas, que aplican un sin fin de Ordenanzas y reglamentos que acaban por arrinconar el componente particular del acuerdo.

En cualquier caso los redactores de las Ordenanzas de Bilbao al trasplantar el régimen jurídico del fletamento francés lo único que hacen es seguir el camino más natural que tenían ante sí ya que la Ordenanza de Colbert constituye la culminación del Derecho marítimo de toda una época. Pero éste no impide que las Ordenanzas vascas estuviesen más acertadas a la hora de dar la noción del fletamento, centrándola en el transporte de mercancías.

En suma, en la legislación mercantil del siglo XVIII, en la que no olvidemos las Ordenanzas de Bilbao era el Derecho mercantil supletorio en muchos consulados y amplios territorios <sup>6</sup>, se produce la reapa-

---

6. Con tal carácter se recogía para lo no previsto por la Cédula de erección y leyes generales de Castilla e Indias en los Consulados de Málaga, Alicante, La Coruña, Santander, La Laguna, Sanlúcar, Caracas, La Habana, Buenos Aires, Cartagena de Indias, Veracruz, Guadalajara y Santiago. Cfr. PETT, «Derecho mercantil» p. 372; ELÍAS SUÁREZ, «Una excursión a través de las instituciones jurídicas contenidas en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao», en *Tres Conferencias*, pp. 74-78; Puede comprobar-

rición del Derecho privado del fletamento desde su reglamentación en el *Llibre del Consulat de Mar* o en los Roles de Oleron. A través de la costumbre marítima y la práctica naval de armadores, capitanes, mercaderes y negociantes perdurará un fletamento, plenamente disciplinado ya a principios del XVIII, que se había ejecutado con mucha anterioridad en la navegación mercantil castellana.

Se trata en fin del tránsito desde el fletamento corporativo de los siglos XVI y XVII hasta el fletamento libre del XVIII mucho más en consonancia con las ideas mercantilistas de aquel tiempo. A ello se corresponde en el plano jurídico un mayor desarrollo del Derecho privado del contrato en detrimento de toda la legislación general y «administrativa» que pasa a un segundo término.

## 2. EL INFLUJO DE LA ORDENANZA DE LA MARINA DE 1681

### 2.1. EL CONTRATO DE «TIERCEMENT»

Con la promulgación de la «*Ordonnance touchant la marine*» de 21 de agosto de 1681 se inicia una nueva época en la reglamentación del Derecho marítimo<sup>7</sup> que va a influir poderosamente en la posterior elaboración legislativa de la normativa naval mercantil, y en particular en su consideración de los contratos de fletamento. Naturalmente, el Derecho mercantil nacional y especialmente el Consulado de Bilbao, y luego los códigos de comercio van a acusar tal influjo e inspiración.

---

se tal influencia en LARRUGA, *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, fábricas y minas de España*, XXIX, Madrid, 1793, pp. 278-289 en las que se refiere al consulado montañés fundado en 1785; En MEJIDE PARDO; *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, 1984, pp. 74-77 para el Real Consulado de Comercio Marítimo y Terrestre de La Coruña; Y en GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, 1971, pp. 37-39 a propósito de la escisión de la Cofradía de Mercaderes y Mareantes de San Sebastián del Consulado de Bilbao que constituye en 1682 un Consulado propio. Sobre los consulados del Norte en general v. ZABALA, *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, Donostia, 1983, p. 173 y ss.

7. V. el texto de la Ordenanza en PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures aux XVIII siècle*, IV, París, 1828-1845, reed. Torino, 1968, p. 325 y ss.

La Ordenanza se estructura en cinco libros dedicados respectivamente a los Oficiales del Almirantazgo, las gentes y las construcciones de mar, los contratos marítimos, la policía de puertos y la pesca marítima. El fletamento aparece entonces contenido en el Libro III, y específicamente en los capítulos I, II y III <sup>8</sup>.

También hay materia de interés directo para este trabajo en el libro II que se destina a la figura del capitán y otros miembros de la tripulación (cap. I y ss.), junto con el cap. VIII que versa sobre los propietarios de los buques.

Antes de afrontar el análisis de las modalidades de flete establecidas en la Ordenanza conviene recordar otras fórmulas de explotación de la nave y de ejercicio del comercio marítimo que no van a llegar a la reglamentación de 1681.

Ello se debe a que en tiempos anteriores, la financiación de expediciones náuticas precisaba el concurso de dueños de cascos, proveedores, capitalistas, cargadores y marinería en una asociación en la que se arriesgaba el capital o el trabajo, o ambas cosas a la vez.

Mediante estas fórmulas de armamento el dueño o dueños del buque («burgeois» único o de la mitad, un tercio, un cuarto, etc. de la nave) lo aportan en buen estado y provisto de las cosas necesarias para su seguridad marítima. Ello le da derecho a la mitad o a los dos tercios, según los contratos, de las ganancias obtenidas. La parte restante pertenece al personal navegante según un baremo fijado en el contrato de embarque.

Este reparto, que opera en la navegación pesquera, en la comercial y en la de corso puede complicarse con la concurrencia de terceros que se encargan de aprovisionar y pertrechar la expedición. Son los «vic-

---

8. Tít. I: «des chartes-parties, affretement ou nolissement»; Tít. II: «Des connaissances ou ploces de chargement»; Tít. III: «Du fret ou nolis».

Con la voz fletamentos logramos acotar el ámbito de la institución, pues va referida a un término de aceptación y difusión universal que designa desde siempre la disposición y uso de los barcos en la navegación y el transporte marítimo: «naulum, nolissement y noleggio» en la costumbre mediterránea; «fretch, fragt, verfrachtung, frahtovanie, afregtment, afretement y aletamiento» en la práctica atlántica son expresiones sinónimas. V. una sinopsis sobre la evolución histórica en la tipología del flete en FERNÁNDEZ-GUERRA, «Fletamentos: time charter», en *Revista General del Derecho*, n.º 572, mayo 1992, p. 4311 y ss.

tuailleurs»<sup>9</sup> los cuales, además, prestan a la gruesa ventura a los restantes asociados («tiercements») parte de los fondos que éstos deben entregar a la empresa en común. Al final del viaje, las ganancias o pérdidas se dividen en tercios: uno para el «bourgeois», otro para los «victualleurs» y otro para los «tiercements». De ahí la expresión contrato de «tiercement».

Dicho acuerdo para la explotación de la nave, generalmente para viajes lejanos, se formaliza en una «charte-partie»<sup>10</sup> pero no constituye en sentido estricto una variedad de fletamento, ya que las partes contractuales no están divididas en transportistas y fletador, si no que actúan conjuntamente con intereses navieros y cargadores. De hecho no existe ni puede concebirse una determinación del flete.

## 2.2. «LE LOUAGE DE NAVIRE»: VARIEDADES

Centrándose ya en el tratamiento «des charte-parties» en la Ordenanza hay que partir de su definición: «Toute convention pour le louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrettement ou nolissement, sera rédigée par écrit et passée entre les marchands et le maistre ou les propriétaires du bâtiment» (lib. III, tit. I, art. I).

Puede entenderse entonces que todo contrato no traslativo de la propiedad de un navío dirigido a su alquiler o al transporte de mercan-

---

9. Cfr. BOITEUX, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et ses débuts de l'assurance maritime*, París, 1968, p. 48. El papel de los «victuaileurs» consiste esencialmente en armar y equipar el buque con víveres, mercancías, armas y útiles diversos. Con un carácter restringido al ámbito normando v. sobre esta figura MOLLAT, *Le commerce maritime normand a la fin du moyen age*, París, 1952, p. 409 y ss.

10. Disponemos de un ejemplar pasado entre René de Laudoniere, propietario y capitán del buque «La Comtesse Tetue», de 120 toneladas, y sus asociados para el avituallamiento de dicha nave en un viaje desde La Rochela a Las Indias Occidentales del Perú de 16 de mayo de 1572. En la «charte-partie» tras la mención de las partes contratantes y de su participación en la mercancía y en la empresa se prevé la realización del viaje «a droicte route» hasta el puerto de destino. Allí, venderán y comprarán cargamentos y animales hasta la plena carga del buque. Una vez de retorno se produce el reparto de las ganancias. La carta fija también la gratificación del capitán denominándola «pot de vin et chausse», la exigencia de aptitud para la navegación del buque y la obligación e hipoteca de los bienes presentes y futuros de los contratantes para garantía del buen cumplimiento de lo pactado. Cfr. su texto en TROCME y DELAFOSSE, *Le commerce rochelais de la fin du XV siècle au debut du XVII*, París, 1952, pp. 201-203.

cías, poniéndolo a disposición de un tercero constituye un fletamento, lo cual es conforme con la costumbre marítima que no atiende a disquisiciones dogmáticas sobre la calificación de las escrituras <sup>11</sup>.

En este concepto extenso de los fletes, la Ordenanza enumera una serie de variedades de «louage» a título enunciativo, pero dejando la clasificación legal abierta a las nuevas creaciones de flete que la práctica de la contratación marítima vaya fabricando.

Dice el art. I, tít. III, lib. III: «Le loyer des vaisseaux, appellé fret ou nolis será reglé par le charte-partie ou par le connoissement, soit quer les batiments aient loues en entier ou par partie, ou voyage ou au mois, avec designation ou sans designation de portée, au tonneau, au quintal ou a cueillette, et en quel'autre maniere que ce puisse etre».

La primera modalidad de fletamento, la «charte-partie» por entero de una nave contempla el caso en el que el fletador es el único cargador. De hecho, fletado un buque por entero, aunque el fletador no ocupe la totalidad de la capacidad de carga del buque, el maestro necesita su consentimiento si quiere aprovechar el viaje embarcando otras mercancías, propias o de terceros. En este último supuesto participa del flete <sup>12</sup>.

---

11. Savary describe la carta partida como el documento que se hace entre un comerciante y el «bourgeois» o propietario de un buque para hacer un viaje, mientras que el conocimiento es la carta que el maestro del barco entrega al cargador por la cual reconoce haber recibido a bordo determinada carga que devolverá en destino a la persona en ella consignada. Cfr. SAVARY, *Le parfait negociant au instructions generales pource qui regarde le commerce*, París, 1749, p. 655; Para Valin «Charte-partie» es un término que se ha adaptado particularmente a la marina para designar el contrato de alquiler de un navío por más que antiguamente dicha expresión fuese común a todos los contratos por escrito no traslativos de la propiedad de una nave. El uso que se seguía era cortar los originales del contrato «en long du haut au bas» y entregarlos a las partes custodiando cada una su mitad correspondiente. Cfr. VALIN, *op. cit.* p. 617; EMERIGON define el contrato de carta partida como aquel por el que se alquila un buque por entero o por partes a un comerciante para el transporte de sus mercancías hasta el puerto de arribada a cambio de una suma por el alquiler. Cfr. EMERIGON *cit.* p. 308. En resumen, la concepción locativa del fletamento se impone en la doctrina francesa y pasará posteriormente al art. 273 del «Code de Commerce».

12. Art. II, tit. III, lib. III. Y añade el art. XXVIII, III, III en la misma dirección: «Poura néanmoíns l'affreteur prendre á son profit le fret de quelques marchandises poue achever la charge du navire qu'il aura entierement affreté».

La transformación del fletador en eventual armador la recoge del siguiente modo EMERIGON, *op. cit.*, I, p. 310:

Al lado del alquiler por entero, cabe un alquiler parcial por una parte del buque, bien sea la mitad, un tercio, un cuarto... Se trata de dividir los riesgos del transporte marítimo y facilitar la presencia de distintos interesados en la empresa y en distinta proporción.

Otra de las posibilidades de flete es que se haga para un viaje o por mes. El fletamento por viaje dura el tiempo que se emplee en su realización, sea de ida sólo, o redondo<sup>13</sup>. El fletamento «au mois» se pacta así debido a la indeterminación del viaje, que se ignora cuanto va a durar, lo que ocurre más fácilmente en los viajes a lugares muy lejanos<sup>14</sup>.

Si atendemos a las unidades de peso en que se cuantifica la mercancía (graneles), podemos distinguir «l'affretement au tonneau ou au quintal» mediante el cual el capitán se obliga a hacer sitio en su buque al que con él contrata para tantas toneladas o quintales de mercancía<sup>15</sup>. El cargador se obliga por su lado a aportar la cantidad de mercancía pactada y por otra parte a pagar el flete.

Así, llegamos al fletamento «a la cueillette», en el que la nave hace escalas sucesivas en su viaje, transportando partidas de mercancías de diversos cargadores, en una navegación más o menos regular. Esta modalidad se caracteriza porque una vez que el maestro tiene completa su carga, no tiene que admitir otros cargamentos contratados. Recíprocamente, si el comerciante quiere retirar las mercancías antes de la salida del buque, podrá hacerlo pagando los gastos de descarga y la mitad del flete, es decir el falso flete (art. VI, tit. III, lib. III)<sup>16</sup>.

---

«Lorsque le navire est loué en entier, c'est un affretement per aversionem: c'est-à-dire, que pendant le voyage convenu l'usage de l'entier navire est laissé à l'affreteur qui peut le faire balayer au retour, et percevoir lui seul tous les nolis, droits de passage droit de chapeau et autres benefices».

13. «Ou si le vaisseau ayant été affreté allant et venant... (art. IX, III, III).

14. Esta variedad se recoge además en el art. V, I, III, el cual prescribe que el inicio del cómputo del tiempo para el pago del flete, «il ne courra que du jour que le vaisseau fera voile».

15. Cfr. VALIN, *op. cit.*, p. 640. Este autor cifra el quintal en «un cent de pesanteur» y la tonelada en «deus milliers au 20 quintaux».

16. Esta solución no es aplicable en los alquileres por entero, en los cuales si el fletador no aporta la cantidad pactada pagará el flete por entero. Y si suministra más, devengará el flete de la carga excedente (art. III, III, III).

## 2.3. «LA CHARTE PARTIE: LE CONNAISSEMENT»

Con la finalidad de dar seguridad a las partes en el contrato, la Ordenanza exige su realización por escrito <sup>17</sup> en carta privada o ante notario <sup>18</sup>. Se trata de la «charte partie», la cual se firma por los comerciantes y el maestro o dueño de la nave, para reglamentar las condiciones a que se somete el fletamento.

El art. III, I, III exige que la carta contenga como menciones el nombre y el porte del buque <sup>19</sup> el nombre del maestro y el del fletador, el lugar y tiempo de carga y descarga <sup>20</sup> el flete con los intereses por

---

17. Sin embargo, para pequeños buques que hacen una navegación limitada la convención es sólo verbal. Se trata de expediciones cortas en las que únicamente se da al patrón de la barca una factura o anotación de cosas cargadas a bordo. Si la carga se remite a un tercero, se emite «une lettre de voiture» que obliga al patrón a conducir la mercancía a destino, y le da derecho en su momento a cobrar el flete. Se halla un ejemplar de este documento en BOUCHER, *Institutions commerciales traitant de la jurisprudence marchande et des usages du négoce d'après les anciennes et nouvelles lois*, París, 1801, p. 42: «Bordeaux, le vingt-deux vendémiaire. A la garde de Dieu et dous la conduite de Granier, voiturier d'Angers. Vous recevrez un ballot en toile cirée, contenant vieilles hardes. Marqué A, numéroté comme en marge, pesant brut quatre-vingt-dix-livres. Qu'ayant reçu bien conditione, sans garantie du coulage et rupture de choses fragiles, lui paiera sa voiture á raison de vingt francs, passe comprise. Du cent pesant, dans vous deduirez le tiers, si le tant ne vous est pas rendu sans vingt-cinq jours.

Vous lui remboursez en autre le somme de un franc cinquante centimes pour droit de timbre. Tibaudier et compagnie».

18. En este sentido manifiesta M. Delafosse que hasta fines del XVII no se encuentran fletamentos en las notariás rochelesas, mientras que en el XVIII la costumbre de escriturar se pierde. Por lo que se refiere a Burdeos. M. Bernard nos da constancia de protocolos que contienen fletes y cita la existencia en los archivos bordeleses de casi 3.500 fletamentos y conocimientos, (junto a otros contratos marítimos), sólo para el período comprendido entre 1470 y 1520. Cfr. DELAFOSSE, «Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime a Bordeaux et la Rochelle, princioalement aux XVII et XVIII siècles», en *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du moyen age au XVIII siècle*, París, 1962, pp. 284-285.

19. Para conocer el porte y la capacidad de un buque y poder regular su arqueo se precisa que la bodega o cala sea medida a razón de 42 pies cúbicos por tonelada de mar (art. V, X, II). No hace falta que tal medición sea exacta pues se tolera un margen de error normal y de buena fe que no supere un cuadragésimo. Ahora bien, si el maestro, declara un porte superior del que la nave alcanza será responsable de los daños que origine al fletador, el cual puede verse sorprendido con mercancías dispuestas para el embarque estando el buque completo de carga (arts. IV y V. III, III).

20. La Ordenanza prevé el supuesto de que la carta omita el dato, preceptuando entonces que se siga el uso de los lugares donde se haga (art. IV, I, III). Valin comenta que la costumbre era que el tiempo plancha llegase a quince días (tres para la navegación «en riviere»), pasados los cuales el maestro tiene derecho a pedir daños y per-

retrasos así como las demás circunstancias que las partes quieran añadir, de tal modo que el buque, sus aparejos, el flete y las mercancías cargadas serán respectivamente afectadas a lo así escriturado (art. XI, I, III) <sup>21</sup>.

Pero como es habitual la carta de fletamento puede verse acompañada de el conocimiento e incluso ser sustituida por éste sin necesidad de que se emita aquélla. Los «connaissements ou polices de chargement» acreditan por la firma del capitán de la nave, la cantidad y estado aparente de la mercancía a bordo así como su compromiso de entregarla en el puerto de destino al consignatario.

El conocimiento <sup>22</sup> contendrá la calidad, cantidad y marca de las mercancías, el nombre del cargador y el del consignatario, el lugar de

---

juicios. Recíprocamente el cargador puede exigirle que se haga a la mar si el tiempo lo permite cuando ha cumplido la parte de su compromiso en el fletamento. Cfr. VALIN, *cit.*, p. 624.

La parquedad de la Ordenanza al aludir a las estadias quizá se explique por la heterogeneidad de los usos en los puertos y muelles y por la fuerte incidencia de las circunstancias que durante la plancha pueden acontecer.

21. V. a modo de ejemplo la «charte partie» de 21 de junio de 1757 hecha en Brest, que documenta el transporte de un cargamento completo de trigo, harina y galleta al *Havre du Grâce*, en un buque de 180 toneladas. Las cláusulas del contrato se ocupan ampliamente de las cuestiones habituales: navegabilidad, plancha a la carga y a la descarga (separadas), plazo de salida y viaje «en droiture», plena carga del buque, flete, capa y averías, conocimientos simulados, legitimación del tenedor del conocimiento y gastos de desviación. Cfr. DARDEL, *Navire et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au VIII siècle*, París, 1963, pp. 534-35, pieza IX de un jugoso apéndice documental.

22. V. un ejemplar de 13 de agosto de 1605 que documenta un porte desde Calais a Bilbao, (Apéndice I.) (A.R. caja 203).

DARDEL *ibidem*, pp. 536-537 reproduce un conocimiento simulado para evitar el apresamiento de buques enemigos de 28 de junio de 1757: «Je, Aert Aerjeus, maistre de navire nommé «Le Seneur de Grains», á present devant cette ville, pour a premier temp convenable suivre mon voyage sans la garde de Dieu, jusqua au devant de la ville de Amsterdam lá ou sera ma decharge, confesse avoir reçu dans mon dit vaisseau de vous M. VAULAY, marchand de cette ville, sçavoir trois mille deux cent trente cinq quintaux soixante livres de bled forment, tant en grenier qu'en quatre cent quinze sacs... chargé d'ordre et pour le compte et risques de M. Marc Fraissinet, negociant audit lieu d'Amsterdam.

Le tout sec et bien conditioné et marqué de la marque cy á-côté que je promets delivrer en meme forme, sauf les perils et fortunes de mer, and sieur Marc Fraissinet, au á son ordre, en me payant pour mon fret la somme conformement a la charte partie en date du vingt et un de ce mois. Et autre les averies suivant les Uz et Coutumes de la Mer, et pour l'acomplissement de ce que desus, j'ay obligue par cet escrit ma

salida y el de descarga, los nombres del capitán y del navío, y el flete (art. II, II, III). Veinte y cuatro horas después de que el buque haya sido cargado, los comerciantes ya están facultados para exigir al capitán la firma de los conocimientos que previamente han cubierto (art. VI, II, III).

En cuanto al número de ejemplares emitidos la Ordenanza señala que se haga por triplicado: uno para el cargador, otro para el consignatario o receptor y el tercero para el capitán<sup>23</sup>. Si hay discrepancia entre ellos tendrán que atenerse al ejemplar del capitán y en su defecto al del comerciante (arts. III y VI, II, III).

Resalta el dato de que al exigir la Ordenanza de Colbert que el conocimiento sea nominativo no pueda ser un documento negociable<sup>24</sup> que se emita a la orden o al portador. De hecho, el receptor se entiende como un factor o mandatario del cargador. Habrá que esperar a las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 para que se admita legalmente tal posibilidad, ya que en la práctica la función negocial del conocimiento operaba con mayor o menor frecuencia en la navegación francesa.

#### 2.4. PROPIETARIOS Y CAPITANES DE NAVÍOS

Las fórmulas asociativas medievales establecidas para el comercio marítimo, se encuentran en la época de las Ordenanzas más atenuadas con el establecimiento de empresas de navegación dedicadas al mero transporte, sin incidir en el intercambio de mercancías. Esta desvinculación entre empresas naviera y empresa comercial se ve acompañada por el condominio naval como forma de propiedad sobre el buque, aunque también existen propietarios individuales, sobre todo en navíos de porte menor.

---

personne, mes biens et mondit navire avec ses dependances; en foy de quay j'ay signé trois connoissemens d'une meme teneur, l'un desquels accompli, les autres demeront de nulle valeur. Fait a Brest, le vongt huit du mois de juin l'an mil sept cent cinquante sept».

23. Esta era también la práctica en los viajes de largo curso a Moscovia, Cabo verde, Suecia, Dinamarca, Islas francesas de América, Canadá y costa de Guinea. Cfr. SAVARY, *op. cit.*, II, p. 656.

24. Art. II, tít II, lib. III ya visto.

A su vez, el capitán, aunque sea copropietario y permanezca como jefe de la expedición, actúa por cuenta de «les bourgeois» que son quienes en última instancia le nombran<sup>25</sup> y hacen suyo el flete. El capitán es ya un dependiente de los armadores<sup>26</sup>.

Los dueños del buque, que adquieren tal condición, por instar su construcción o compra, pueden equipararlos para sí mismos, fletarlos a otros y hacer el comercio por mar por ellos mismos o a través de persona interpuesta (art. I, VII, II, dentro del título dedicado a «les propriétaires de navires»). Tal persona es el capitán, al cual pueden incluso despedir reembolsándole su participación en la nave.

Además, le hace responsable de los daños originados a la carga: «Demeurera responsable de toute les marchandises chargées dans son bâtiment, dont il sera tenu de rendre compte, sur le pied des connaissements» (art. IX, I, II).

La aparente contradicción de hacer responsable personalmente al capitán sin ser dueño se ve solventada por el art. II, VIII, II que hace a los propietarios responsables de los hechos del maestro, si bien pueden limitar su responsabilidad haciendo abandono del buque y el flete<sup>27</sup>.

Para terminar este breve repaso a las características generales del fletamento en la Ordenanza de la Marina de 1681 baste hacer mención del abundante casuismo que se recoge en el tít. III, lib. III,

---

25. V. el «engagement d'un capitaine de navire» de 18 de abril de 1715 en DARDEL *cit.*, pp. 533-534. El contrato de embarque aparece regulado en el tít. IV, lib. III de la Ordenanza.

26. V. el tít. I, lib. II dedicado al capitán, maestro o patrón. Para la obtención de tal título se precisa haber navegado durante cinco años y pasar un examen. Entre sus principales obligaciones destacan que debe contratar la tripulación (con la adquiescencia de los dueños si están presentes), cuidar de la navegabilidad del buque, llevar a bordo un Registro que identifique a la tripulación y fije sus condiciones de trabajo, hacer constar los ingresos y gastos del buque junto con los hechos que afecten a la carga...

El maestro, que debe estar a bordo cuando el buque salga de puerto, pedirá la opinión del piloto y del contramaestre para hacerse a la mar. Cuando haya zarpado, deberá finalizar el viaje emprendido sin desviarse ni arribar a puerto extranjero, previéndose incluso, el castigo corporal si se contraviene tal prohibición.

27. En este punto las posiciones de la doctrina clásica del país vecino se resumen en GARRON, *La responsabilité personnelle du capitaine de navire*, París, 1966, p. 23 y ss.

respecto a las circunstancias que pueden incidir en el pago del flete: carga clandestina, descarga antes de destino, arresto del buque, innavegabilidad, echazón, cargamento perdido, vendido o apresado..., etc. La solución a todas estas cuestiones se verán al estudiar las Ordenanzas de Bilbao, las cuales se manifiestan en una línea fundamentalmente coincidente.

### 3. EL FLETAMENTO EN LAS ORDENANZAS DEL CONSULADO DE BILBAO DE 1737

#### 3.1. DEFINICIÓN LEGAL

Como máximo exponente de la normativa naval mercantil del Mar Cantábrico en el siglo XVIII tenemos las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 que contemplan de una manera sistemática la institución del fletamento aportando soluciones, que recogidas de la costumbre marítima del litoral llegarán a gozar de plena eficacia y aplicación práctica por el tribunal consular vizcaíno. No es de extrañar por tanto su importante influencia en la codificación mercantil del XIX <sup>28</sup>.

«Fletamento es propiamente un contrato que se hace entre el dueño, capitán o maestro de un navío y la persona o personas que intentan cargar mercancías y otras cosas en él para su conducción de unos puertos a otros, pagando por el alquiler la cantidad o cantidades en que se conviniere». Así se define al flete en el n.º I del Capítulo XVIII, que es el dedicado a la institución <sup>29</sup>.

---

28. Las Ordenanzas se estructuran en 29 capítulos que tratan de la jurisdicción del Consulado y su régimen jurídico, los mercaderes, las compañías y su actividad mercantil. Del comercio marítimo se regula además del fletamento, el naufragio, las averías, el capitán y la tripulación, el seguro marítimo... V. *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*, año, 1737, Madrid, 1796. Otra edición confirmada por Fernando VII el 27 de julio de 1814, Madrid, 1818.

29. El cap. 18 se titula: «De los fletamentos de navíos y conocimientos que hacen los capitanes o maestros y su forma». En sus números se refiere el régimen jurídico básico del contrato: las obligaciones de las partes, el pago del flete, demoras, garantías para el cobro del flete, las especialidades del conocimiento y los supuestos de extinción del contrato.

Las Ordenanzas contemplan el contrato distinguiendo una serie de variedades que no van a romper la unidad de su concepto enfocado hacia el transporte marítimo de mercancías mediante diversos modos de utilización de la nave.

Estamos ante un contrato que se integra en la noción de transporte<sup>30</sup>, es decir en la realización de una obra por el porteador consistente en el traslado de la carga por vía marítima, a bordo de un buque determinado hasta su puerto de destino a cambio del pago de un alquiler (flete) por el cargador.

Y aunque es conocido el influjo de la Ordenanza de la marina francesa de 1681 en las ordenanzas vascas, en materia de fletamentos no parece correcto admitir tal derivación sin más ya que hay que atender

---

30. Aunque la práctica del fletamento se realizaba desde antiguo la doctrina española del siglo XVI, tanto la mercantil como la teológico-moral apenas atienden a la institución que estudiamos. V. CORONAS GONZÁLEZ, «El concepto de seguro en la doctrina mercantilista de los siglos XVI y XVII», en *Boletín de Derecho Privado del Archivo de la Biblioteca Ferran Valls i Taberner*, n.º 1/2, 1988, p. 243 y ss.; Del mismo autor, *El seguro marítimo en el ámbito comercial hispano-flamenco del siglo XVI*, Oviedo, 1975, (Inédito), p. 249 y ss.

Hay que esperar al siglo XVII para encontrar en Hevia Bolaños el primer tratamiento sistemático de la reglamentación jurídica del flete: «El fletamento es el contrato que se hace entre el dueño o maestro de la nave y el que lleva sus cosas en ella para llevarlas de una parte a otra y por ello pagarle el precio que concertaren». Cfr. HEVIA BOLAÑOS, *Primera y segunda parte de la Curia Filipica*. Madrid, 1652, n.º 1, cap. 5, lib. III; V. también, RUBIO, «La doctrina del fletamento en Hevia Bolaños», en *AH-DE*, 31, 1961, p. 153 y ss. Por su parte Veitia define el flete «como el precio que se paga al dueño o maestro del navío por lo que lleva de un puerto a otro». Cfr. VEITIA LINAJE, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, p. 190. Asimismo, manifiesta Antúnez y Acevedo respecto a los aforos y fletes: «Las mercancías cargadas ocupaban por consecuencia un determinado espacio, digámoslo así, por aquella ocupación y por cuidado que había de tener con ellas el capitán o maestro durante el viaje. La medición de aquel espacio se llamó aforamiento o aforo y también valuación en nuestras leyes y la cantidad debida por alquiler se llamó flete». Cfr. ANTÚNEZ Y ACEVEDO; *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio*, Madrid, 1798, p. 163.

*En la doctrina moderna apenas hay divergencias en el análisis del fletamento regulado en las Ordenanzas de 1737.* Cfr. RUBIO, *El fletamento en el Derecho español*, Madrid, 1953, pp. 30-31; DUQUE, «La distinción del contrato de fletamento y del contrato de transporte marítimo de mercancías en el Derecho español», en *Revista de Derecho Mercantil* 117, 1970, p. 364; RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de transporte marítimo*, Bilbao, 1986, p. 19; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, *Los contratos de explotación del buque*, Barcelona, 1991, p. 108.

con preferencia a la tradición legislativa y doctrinal castellana junto con las costumbres marítimas de la zona <sup>31</sup>.

### 3.2. MODALIDADES DE FLETAMENTO: SEGÚN EL VIAJE O LA OCUPACIÓN DEL BUQUE

Las Ordenanzas prevén varios tipos de flete que puede contratarse «para viaje redondo de ida estada y vuelta; para sólo ida o sólo venida; por meses de aquello en que se ocupare; por el todo de navío o parte de él» (n.ºs II y XXXIII, 18).

En esquema, el flete se hace para realizar un viaje, de ida o redondo, previamente delimitado y conocido en su duración. Este fletamento por viaje es consecuencia de la ocasionalidad en que se desenvuelve la actividad naviera debido a la ausencia de un mercado continuo de fletes. Estamos ante lo que la doctrina ha denominado «el viaje-empresa» <sup>32</sup>.

Cuando la duración del viaje se ignora el flete se paga por el tiempo que dure la utilización de la nave en su ejecución, tiempo que se mide por meses. Dicho fletamento por meses no es equiparable al moderno «time-charter» ya que la distinción entre gestión comercial y gestión náutica se producirá con posterioridad <sup>33</sup>.

---

31. En esa misma línea el fletamento se concibe como el contrato de transporte por mar tanto en el Código de Comercio de Sainz de Andino de 1829 (lib. III, tít. III, secci. I) como en el Proyecto elaborado por la Comisión especial constituida en 1828 (lib. II, tít. 4.<sup>a</sup>). Cfr. VICENTE Y CARAVANTES, J.: *Código de comercio*, 4.<sup>a</sup> ed., Madrid, 1850.

32. Cfr. GIRÓN TENA, J. M.: *La evolución de la estructura y significado económico jurídico de la empresa en Derecho marítimo*, Universidad de Valladolid, 1958.

33. Sin embargo hay antecedentes tanto en la legislación como en la práctica de fletamentos en los que se cede la utilización de un navío por un tiempo, independientemente de que se transporten mercancías o se emplee en otros destinos, a cambio de un flete fijado no en relación a la carga o el pasaje, si no por el tiempo de uso de la nave concretado habitualmente en meses. Buenos ejemplos de esta variedad de fletamento son el «noliament a escar» del Cap. CLXXIX del Libro del Consulado de Mar o el fletamento «a scarso» por tiempo practicado en puertos italianos en el siglo XV. V. el ejemplar de 13 de agosto de 1450 en el que se obligan los «suaradors a temps» de la nao «Sancta María de Villaverde», previamente fletada a su dueño por catorce meses, a realizar el viaje de Barcelona a Sicilia por un flete. Se trata de un valioso documento

Por fin cabe un fletamento total en exclusiva y un flete parcial por varios cargadores que concurren en la expedición. Incluso, en el n.º XIII, 18 se prevé una especie de subfletamento en el que el fletador único recibe el importe del flete que pagan ulteriores cargadores por ocupar parte del espacio total que él había fletado previamente.

Esta clasificación no supone una diversa naturaleza jurídica ya que las modalidades observadas atañen al tipo de flete que se ha de pagar y a los baremos en los que se ha de medir. Predomina una noción de transporte que no contempla la desposesión del buque a través de una relación arrendaticia<sup>34</sup>, la cual no encaja en una época en la que es predominante la inhabitualidad en la explotación del navío.

---

que nos enseña como el fletador por tiempo puede devenir armador superponiendo al fletamento matriz los posteriores que pueda realizar durante el tiempo de disposición del buque. La diferencia entre el flete que paga y el que cobra es su ganancia. Cfr. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, pp. 861-863, apéndice 57; TARGA, *Reflexiones sobre los contratos marítimos*, Madrid, 1753, pp. 75-79 que reproduce un útil formulario de contrato a tiempo. Un modelo impreso muy difundido para el transporte de tropas, que constituye un interesante antecedente del «time-charter», se firma el 10 de noviembre de 1770 en Cádiz, sobre el navío «El Mercurio» de doscientas cincuenta toneladas. Cfr. Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, leg. 519.

Estas fórmulas de fletamento por tiempo, a medio camino entre el fletamento a viaje y el alquiler de nave, que se dan en la navegación de levante y en la atlántica apenas se practica en la zona cantábrica, ámbito en el que los supuestos de utilización de un barco por un plazo de tiempo suelen bascular, como veremos, hacia esquemas arrendaticios más sencillos.

34. No obstante, en la *praxis* naviera se recurre con asiduidad al esquema general del fletamento en supuestos en los que no hay mercancías que transportar, casos más bien encuadrables en el arrendamiento de nave. En la propia navegación vizcaína tenemos ejemplos desde bien antiguo. V. el recibo de flete «al travers» escriturado en La Rochelle el 13 de junio de 1387 por el que Jehan De sarrie, maestre bilbaíno de la nao «Santiago» de doscientos cuarenta toneles, la pone al servicio del rey de Francia durante dos meses en SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959, pp. 149-150, apéndice VII; GUIARD LARRAURI, *op. cit.* I., pp. 133-138 transcribe la «carta de conformidad y aletamiento» otorgada en Bilbao el 7 de enero de 1564 mediante la cual Gonzalo de Landaverde, dueño del galeón «San Nicolás», lo entrega al capitán Juan de Esquilla para la pesquería de la ballena en Terranova a cambio de la cuarta parte de la pesca capturada. Estamos ante un convenio de armamento pesquero en el que no hay transporte pese a su autocalificación como fletamento.

Algo parecido ocurre con los asientos de fletamento seguidos por la Corona para la vigilancia de la costa. Cfr. los testimonios de aletamiento de tres fragatas hechos en

### 3.3. LAS PARTES CONTRATANTES

Normalmente, la estipulación se hace, de un lado por fletadores y cargadores (a los que equívocamente las Ordenanzas llaman a veces fletante) y de otro por los dueños del navío o en su ausencia por el capitán<sup>35</sup>. También, cabe la contratación del fletamento por representante, sea el Consulado por cuenta de cargadores o el corredor de navíos por cuenta de los propietarios de los mismos.

En cualquier caso, para seguridad y garantía de lo contratado se afecta especialmente la embarcación con sus aparejos y fletes, además de que el capitán compromete sus bienes muebles y raíces, y todo su patrimonio a las responsabilidades en que incurra ante los cargadores. Estos responden con las mercancías o las cosas que carguen (III, 18).

El fletador o negociante puede actuar solo o en compañía de otros mercaderes, sobre todo cuando lo que hay es un fletamento por entero de una nave. Sin embargo, cuando concurren varios cargadores, y con el fin de evitar disputas y pleitos por la escasez de navíos, las Ordenanzas prevén un fletamento colectivo a cargo del Prior y Cónsules que

---

San Sebastián el 2 de noviembre de 1661 en «*Colección de documentos Vargas Ponce*», Museo Naval, T. XVI, ms. 48, docs. 90, 91 y 93, fols. 164-169; Una muestra de la evolución posterior de esta modalidad de fletamento arrendaticio puede verse en FERNÁNDEZ-GUERRA, «La carta de fletamento del vapor Royal Zar al servicio de la Armada española» en *Revista de Historia Naval* n.º 35, 1991, p. 77 y ss.

35. Se da una sociedad naval en la que los interesados son condueños de los barcos que forman el grueso del capital social de una organización creada para su armamento y explotación en el tráfico de mercancías durante un cierto tiempo. Al condominio naval se une como actividad dinámica el ejercicio naviero a la espera de una ganancia repartible según la participación de cada socio estando su responsabilidad atenuada con la presencia del capitán al frente del buque y de su representación. Incluso, el nombramiento de fiador del patrón en los contratos de flete puede sustituir la garantía de los auténticos propietarios o armadores. Cfr. la escritura de compañía naviera de 2 de enero de 1754 constituida en Bilbao y reproducida por PETT, *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1929*, Sevilla, 1980, pp. 279-282; Para el tratamiento sistemático general del contrato de sociedad v. MARTÍNEZ GUÓN, *La compañía mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*, Sevilla, 1979; También de este último autor v. «El capítulo X de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737», en *Revista de Derecho Mercantil* n.º 175-176, 1985, pp. 171-188.

actúan a instancia de los cargadores para distribuir equitativamente las mercancías en los buques (XXXII, 18).

En un Auto del Corregidor de 8 de enero de 1785 que falla en 3.<sup>a</sup> instancia un litigio sobre orden de preferencia a la carga <sup>36</sup> se muestran algunos datos sobre esta cuestión:

La regla general es que los dueños del navío pueden cargarlo «enteramente con efectos propios suyos o de comisión para cualquier parte». Si el cargamento consiste en sacas de lana, los dueños de la nave sólo tienen disponible para sí la mitad del buque, pues la otra mitad, y el sobrante de la anterior si lo hay, «quedará a beneficio de los demás comerciantes». La distribución se hace por un prorrateo «según el número de arrobas de lana que cada uno tenga que cargar». Tal derecho de prorrateo no puede cederse ni traspasarse a otro comerciante.

Sin embargo, pese al establecimiento de la prorrata y el sorteo las discrepancias entre cargadores eran frecuentes <sup>37</sup>.

#### 3.4. LA FIGURA DEL CAPITÁN: OBLIGACIONES

El capitán, maestro o patrón es la persona que manda y gobierna el buque en los viajes que realiza representando los intereses de los armadores. Puede ser propietario único o estar asociado con otros condóminos, los cuales en su caso efectúan su nombramiento. En principio, dispone del buque y sus aparejos como si fuese dueño en propiedad <sup>38</sup>.

---

36. AHDV Corregimiento, asuntos marítimos, leg. 297, 7 (Apéndice III).

37. Otro litigio sobre preferencia a la carga de 1758 se reproduce parcialmente en BASURTO LARRAÑAGA, R.: *Comercio y burguesía mercantil en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1983, pp. 291-292.

38. N. I, cap. 24. Para obtener el cargo de capitán las Ordenanzas requieren que la persona indicada sea un hombre práctico en la navegación que haya estado embarcado como mínimo seis años, dos de los cuales al menos debían de cumplirse de piloto, y haya superado un examen ante un tribunal compuesto por el Prior, los Cónsules de la Casa y personas prácticas de demostrada habilidad y capacidad. En el mismo capítulo se contempla al resto de la tripulación como pilotos, contramaestre y marineros. El piloto, como segundo del navío a las órdenes inmediatas del capitán y al que sustituye en caso de ausencia o enfermedad, deberá ser un hombre «prudente, conocido, discreto y de buenos procedimientos, estudioso, práctico y muy hábil en el arte de navegar por haberse de fiar de su prudencia y destreza el navío y su carga en cuantos viajes se

Ello permite que la contratación del flete además de por los dueños de la nave se pueda realizar por el maestro que en muchas ocasiones será quien se ocupe de ello. Para seguridad de lo pactado el capitán aún sin ser dueño compromete el buque, sus aparejos y el flete. Además, y aquí ya no llega la responsabilidad de los condueños, responde con su patrimonio personal (I y II, 18) <sup>39</sup>.

Una vez nombrado el capitán «deberá dar fianza a sus dueños si se la pidiesen del valor de él (el buque) y de los daños que por su imprudencia pudiese causar en los viages que hiciere» (V, 24).

Aunque aparentemente el maestro parezca ser dueño de la nave no tiene en principio autorización para disponer de ella salvo en ausencia de los copropietarios, accidentes de la navegación o necesidades del viaje, por tanto, no puede vender el buque sin poder especial de los dueños, ni las vituallas, ni los aparejos, ni hipotecar el navío en negociaciones propias (XXXVII, XLII y XLIV, 24).

Pero si hacen falta fondos para reparar el navío y continuar el viaje, el capitán buscará quien le socorra en virtud de vale, letra o libranza contra armadores o consignatarios. Si fracasa puede tomar dinero a interés de gruesa ventura, comprometiendo el barco, los aparejos y el flete. Si aún no es suficiente podrá vender jarcias o aparejos y en último caso está autorizado a enajenar mercancías de su carga siempre con la justificación de dedicarlas a la financiación del viaje (XXXVIII y XXXIX, 24).

---

hicieren bajo su dirección». V. el nombramiento de primer piloto otorgado por el Consulado bilbaíno el 19 de noviembre de 1799 a favor de FRANCISCO MARIANO DE OÑATE en ARROYO RUIZ - ZORRILLA, *Apunte para un estudio de la enseñanza de la náutica en España*, Madrid, 1989, apéndice 6.

Y aunque ya existía con anterioridad el Colegio de San Telmo de Sevilla que formaba pilotos puede decirse que la primera Escuela de Náutica fundada específicamente con tal propósito en España se crea en Bilbao en 1740 promovida por la Villa, El Consulado y el Señorío.

39. De hecho entre las menciones de la póliza o el conocimiento se exige que figure la identidad del capitán pero no la de los propietarios (IV y XXXV, 18). Hay que resaltar que mientras en la Ordenanza francesa existe un título dedicado a «los propietarios de los navíos» (Tít. VIII, Lib. II) no se encuentra su homónimo en las Ordenanzas vascas que hacen recaer las responsabilidades de la expedición sobre la fortuna de mar y el patrimonio del capitán.

Al final de la expedición, el capitán devuelve la nave y su armamento a la asociación de copropietarios navales (LXVI, 24).

Con respecto al trayecto marítimo que la embarcación debe realizar, el capitán está obligado a vigilar su navegabilidad y a que esté convenientemente aparejado y aprestado para el viaje. Asimismo, y para mayor seguridad en la navegación se prohíbe al capitán sobrecargar la nave y llevar mercancías en cubierta, causas típicas y a veces frecuentes de la pérdida o daño del buque o de la carga o de ambos a la vez (VI, XIV, XVII y XVIII, 24).

Según la navegabilidad documental exigida en las Ordenanzas, el capitán o maestro debe llevar a bordo un libro encuadernado y foliado en el que haga constar la identificación de la carga, el nombre de cargadores y consignatarios así como la relación de los tripulantes (VIII, 24). Se trata de antecedentes del manifiesto de la carga y del rol de despacho y dotación <sup>40</sup>.

También, tiene el capitán autoridad para contratar la tripulación en el número de oficiales y marineros necesarios. Pero si en el momento de la celebración del contrato de embarque concurren los interesados en el navío podrán dar o no su visto bueno a lo estipulado por el capitán. Una vez enrolado el tripulante le corresponde al capitán dirigir y vigilar su trabajo (XI, XV, 24).

Para la navegación portuaria el maestro requerirá la presencia del piloto leman o de costa que dirija la maniobra. Es el equivalente al actual práctico <sup>41</sup>.

Antes de zarpar, el maestro debe aconsejarse del piloto y el contramaestre sobre los aspectos náuticos que inciden en el desarrollo del trayecto marítimo, pero una vez comprometido el viaje, el capitán no puede bajo ningún pretexto dejar de ejecutarlo (XX, XXI y XXIV, 24).

---

40. Además, el maestro debe llevar a bordo un ejemplar de las Ordenanzas y las correspondientes cartas de mar del Consulado (IX, X, 24).

41. Dedicán las Ordenanzas el cap. 25 al Piloto Mayor del puerto y el cap. 26 al estatuto de pilotos y lemanes. Como antecedentes de esta reglamentación tenemos las Ordenanzas de Pilotos de 1561, la Ordenanza de 1596 sobre retribución de los pilotos, la de 1612 sobre pilotos lemanes y la de 1681 sobre aranceles del «lamanage». Cfr. GUIARD LARRAURI: *Historia del Consulado de Bilbao*, I, pp. 571-575.

Prevé el n.º LXIV, 24 la desviación de la derrota del buque por causa del maestro, haciéndole responsable de los daños «que por ello resultaren» a las mercancías y al propio barco <sup>42</sup>. Esta obligación se configura de un modo riguroso ya que origina la privación del empleo del capitán a quien la contravenga. Otra cosa es que los dueños de la carga y fletadores de la nave quieran variar el lugar de destino (XII, 18).

Cuando la embarcación llega a puerto el capitán procederá a la descarga siguiendo los usos y costumbres del lugar, y entregará el cargamento a sus consignatarios tras lo cual cobrará el flete (LXIII y LIX, 24). Si se ignora el receptor de los efectos, el capitán procederá a su depósito, con intervención de corredor, en poder del dueño o consignatario del navío.

En el caso de que el destinatario de la carga rehuse aceptar el cargamento y pagar su flete, el capitán con la correspondiente autorización judicial podrá vender las mercancías y cobrar el flete (XXV, 18).

### 3.5. LA FORMA DEL CONTRATO

#### 3.5.1. *La carta de fletamento*

Con el fin de evitar las diferencias y pleitos que puedan surgir con ocasión de la ejecución del contrato, deberá hacerse por escrito realizando la contrata privadamente o a través de escritura ante testigos y escribano (XXXIII, 18). También puede recurrirse sin necesidad de especiales solemnidades a la emisión de un conocimiento por el capitán como único título de la estipulación (XXIII, 18).

En la escritura, carta o póliza de fletamento deberá mencionarse el nombre y porte del buque, la identificación del capitán o maestro y fletador, los puertos de partida y destino, las escalas, las estadías y demoras, el flete, su lugar y modo de pago, junto con cualquier circunstancia sobre la que las partes deseen capitular (IV, 18).

---

42. V. un supuesto de desviación el 9 de febrero de 1758 en el que una nave vizcaína fletada para conducir desde Londres a Nantes 440 quintales de bacalao y 128 pipas de aceite se desvía de su ruta y arriba a Bilbao. Cfr. BASURTO LARRAÑAGA, *cit.*, pp. 283-284, apéndice IV.

En una escritura de flete de 20 de agosto de 1779 <sup>43</sup> se fleta por entero un navío para transportar hoja de tabaco desde Bilbao a Amsterdam bajo las condiciones particulares siguientes:

—El flete asciende a una cantidad alzada (3.250 florines holandeses) para toda la carga que admita el buque más un 10 por 100 de avería y 50 florines de sombrero con gratificación al capitán pagaderos a la descarga en destino.

—Tiempo de plancha: 12 días laborables. Pasados éstos el fletador abonará cinco ducados holandeses por cada día de demora. La descarga se hará según se acostumbra en Amsterdam.

Si las partes voluntariamente lo requieren podrá intervenir en el otorgamiento de la escritura un corredor de navío que dote de mayor seguridad y garantía al acuerdo (III, 18). El corredor registrará el fletamento y sus circunstancias pero sin adquirir responsabilidad alguna en un trato al que concurre como agente mediador por cuenta de otro <sup>44</sup>.

---

43. Cfr. GUIARD LARRAURI, *op. cit.* I, p. 91. Se localizan cartas y escrituras de fletamento firmadas en Bilbao y conservadas en el Archivo Histórico de la Diputación de Vizcaya, Archivo del Corregimiento, (Relación de documentos sobre fletes de 1-4-92 del Archivo) en las siguientes referencias:

—Escritura de afletamiento otorgada por Alonso de Chaves y Guillermo Franklin sobre el navío «San Pedro» el 6 de septiembre de 1647 (sig. 2049/008).

—Contrato redactado en flamenco y otorgado por Pedro Oberland y compañía y Pedro Classen sobre el navío «San Felipe» de 16 de enero de 1673 (sig. 1925/011).

—Escritura de fletamiento sobre el barco «San Francisco» firmada por Juan Goslim y compañía y Antonio del Camino de 12 de enero de 1691 (sig. 2115/009).

—Escritura de afletamiento rubricada por Diego de Allende Salazar y Pedro de Garritua sobre el navío «Galera de Juan y Lorenzo» de 26 de mayo de 1702 (sig. 2182/017).

—Contrata de viaje, en portugués, del bergantín «San Antonio de Padua» dada el 28 de mayo de 1802 (2048/013).

—Contrata de afletamiento entre Domingo de Ugarte y Francisco de Lezama sobre el bergantín «San José» de 30 de octubre de 1813 (sig. 2190/010).

—Póliza de fletamiento otorgada por Gorocica e Hijos a favor de Gerardo Mowinckel y compañía de 24 de julio de 1855 sobre el bergantín-goleta «Teófilo» (sig. 2123/005).

—Contrata de afletamiento de 25 de junio de 1866 entre Prudencio Carranza y Sorensen y compañía sobre la goleta «También» (sig. 2064/006).

44. El corredor de navíos se ocupa fundamentalmente de asistir como intérprete a los capitanes extranjeros, de traducir documentos de lenguas foráneas y de ayudar en

### 3.5.2. El conocimiento

De una manera menos formal que la carta de flete y más atenta a la perentoriedad en el desplazamiento de las mercancías, el contrato de transporte marítimo se puede hacer a través de un documento firmado por el capitán que acredite el embarque de la carga a bordo: el conocimiento.

Se define en las Ordenanzas (XXXIV, 18) como «la obligación particular que un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercancías y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento o a su orden o a la del cargador por el flete concertado antes de cargarse»<sup>45</sup>.

---

general a maestros, armadores y comerciantes en los negocios del tráfico marítimo. El corredor regulado en el Cap. 16 de las Ordenanzas tiene prohibido hacer negocios por cuenta propia y obtiene su retribución de los dueños del buque. En este sentido sobre la corredería de fletes tenemos una carta de 12 de septiembre de 1753 fechada en Cartagena en la que se dan noticias de una Cédula Real expedida a favor de Pedro Antonio Madona y sus sucesores que concede a partir del 17 de abril de 1642 al mencionado «el oficio de corredor de fletamentos de aquel puerto con el goze de un 2 por 100 de todo el importe de los fletes de los navíos de alto bordo, saetias, polacras y demás embarcaciones que entrasen y saliesen de él». Cfr. Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, leg. 517.

45. El conocimiento regulado en las Ordenanzas se contiene en los n.<sup>os</sup> XXXIII a XLVI, 18 y LVI, LXXV, 24).

El conocimiento más antiguo que hemos localizado se remonta al fechado el 17 de marzo de 1395 en Valencia por medio del cual se ampara el transporte de 27 sacas de lana, blanca y negra, para un viaje desde dicho puerto a Barcelona. Lo reproduce LÓPEZ, *Medieval trade in the mediterranean world*, 3.<sup>a</sup> ed., New York-London, 1968, pp. 245-246 (doc. 125). Algo posterior es la «carta de conescemento» de 7 de febrero de 1412 firmada en Vivero con destino a L'Ecluse. La recoge FERREIRA PRIEGUE, *op. cit.* p. 816, (apéndice 6).

Varios ejemplares de conocimientos que responden a un formulario común se hayan en los Archivos de Simón Ruiz, Documentos diversos, caja 203, (antiguo leg. 196), ms. 547-549, de 4 de febrero, 16 de marzo y 11 de mayo, todos de 1579 y con destino «al puerto de Laredo de Vizcaya». Un formulario francés de conocimiento emitido en Calais el 13 de agosto de 1605 y con despacho en Bilbao se transcribe en el n.<sup>o</sup> 1 del apéndice de este trabajo.

En este rápido muestreo de recibos de embarque no podemos olvidar la póliza genovesa de carga o formulario de conocimiento de 1692 legada por TARGA, *cit.* p. 95. Y volviendo a la navegación atlántica, tenemos la carta de porte marítimo firmada en

En consecuencia el conocimiento es un documento que sustenta un contrato de transporte marítimo de mercancías sometido al mismo régimen jurídico que los fletamentos generales <sup>46</sup>.

El contenido del conocimiento exige que se mencione el nombre del capitán y su vecindad, la identificación de la nave y su porte, los puertos de carga y descarga, la cantidad, calidad, marcas y números de la mercancía, el remitente y el consignatario de la misma, el flete, las averías y la fecha de emisión (XXXV, 18).

El conocimiento <sup>47</sup> regulado en las Ordenanzas cumple varias funciones ya que además de acreditar la carga a bordo es un título probatorio del contrato, un título representativo de la mercancía y un título de crédito contra el capitán (XXXVII, 18).

En la designación del beneficiario del conocimiento, las Ordenanzas admiten que se emita nominativamente o a la orden (XXXIV, 18) siendo transmisible en el segundo caso mediante endoso <sup>48</sup> a favor del receptor, el cual «deberá acudir al corredor o persona a quien viniere consignado el navío, con razón de las marcas y números de los efectos

---

Bayona de Galicia en noviembre de 1761 que es heredera directa casi en su redacción gramatical de los modelos usados en el siglo XVI. Cfr. GIL MERINO, *Archivo Histórico del Reino de Galicia*, Madrid, 1976, lámina 4.<sup>a</sup>. Para terminar hay que destacar los conocimientos de 29 de octubre y de 6 de noviembre de 1802 que amparan carga general desde Bristol a Bilbao (Archivo Histórico de la Diputación de Vizcaya, Corregimiento, Asuntos Marítimos sigs. 1923/002 y 1923/003).

46. Dice el n.º XXXIII: «Se ordena que por lo tocante a los navíos que regularmente se ponen a la carga, para cualesquiera puertos, tomándolas de varias personas sin proceder más instrumento que el de los conocimientos que firmen sus capitanes se esté y pase por el contenido de ellos...». Estamos ante un antecedente de la navegación de línea regular que surgirá en la segunda parte del siglo XIX.

47. V. magistralmente resumida la evolución histórica del conocimiento en GARRIGUES, *Curso de Derecho mercantil*, II, Madrid, 1976, pp. 667-678; También, PELLÁEZ, «El conocimiento de embarque en el Derecho histórico español», en *Anuario de Derecho Marítimo* III, 1985, pp. 241-255.

48. Cfr. el conocimiento de embarque con endoso de 16 de junio de 1806 a propósito de una partida transportada desde Montevideo a Hamburgo con escala en Bilbao (AHDV, Corregimiento, Asuntos Marítimos leg. 589, 16, fols. 13-14). Otro supuesto en el que se endosa el conocimiento lo hallamos en BASURTO LARRAÑAGA, *Comercio y burguesía mercantil en el País Vasco durante la segunda mitad del siglo XVIII* Bilbao, 1983, pp. 281-282, apéndice III.

señalados en dichos conocimientos antes de empezar a descargar el navío...» (XLIII, 18).

Si se emite el conocimiento a la orden y se ignora la identidad del destinatario por llegar a la nave antes que el correo, por extravío de cartas u otra causa, el capitán depositará en el dueño o consignatario de la nave los efectos amparados en el conocimiento con la intervención del corredor (LVI, 24).

Distinto del conocimiento es el recibo provisional otorgado por el piloto a los cargadores de que determinadas mercancías distinguidas por sus números y marcas se han embarcado <sup>49</sup>. Posteriormente, se sustituye el recibo por un conocimiento firmado por el capitán (LXI, LXXXV, 24) que será conforme con lo que las partes hayan pactado con anterioridad (XLV, 18).

En principio, el número de conocimientos que se pueden emitir es ilimitado según convenga al cargador, si bien se prevé el otorgamiento de tres ejemplares «todos de un mismo tenor y fecha», de los que uno será para el capitán y los demás quedarán en poder del cargador que los usará según los necesite <sup>50</sup>.

Si hay divergencias entre los distintos ejemplares y duplicados del conocimiento tendrá preferencia el del capitán si está firmado por el cargador, y siempre que no tenga enmiendas y alteraciones. En su defecto primará el del cargador (XXXVIII, 18) <sup>51</sup>.

### 3.6. EL NAVÍO FLETADO

La embarcación que va a realizar el transporte debe hallarse en perfectas condiciones de navegabilidad para el viaje que se dispone a efectuar <sup>52</sup>.

---

49. Equivale al denominado internacionalmente «mate's receipt».

50. N. XXXIV, 18; V. RUBIO, «Ejemplares y duplicados del conocimiento», en *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 14, 1948, pp. 250-251.

51. Cabe la posibilidad de cambiar los conocimientos si los cargadores desean cambiar la carga o variar la dirección del viaje, siempre que presten fianza bastante entre Prior y Cónsules (XL, 18). Asimismo, se admite la revalidación del conocimiento por el nuevo capitán cuando el anterior muere, está ausente o padece un accidente que le impide realizar la singladura (XLVI, 18).

52. Reza el n.º VI, 24: «Quando algun capitan se aprestare a ponerse en carga para qualquier viage sea obligado a tener su navio antes de recibirla lastrado a proporción de lo que hubiere de llevar, el casco estanco, sin recelo de que hace agua; la cubierta y cos-

Dicha exigencia recae sobre el capitán ya que si por su actuación dolosa o negligente se hace a la mar en condiciones no aptas para la navegación será responsable de los daños que sufra la carga debiendo responder con su propio patrimonio y con el valor del navío <sup>53</sup>, sus aparejos y fletes (XIX, 18).

Ya hemos visto que en la carta de fletamento debe constar el nombre del buque con lo que la nave fletada es una embarcación concreta y determinada que no es posible sustituir a no ser con el consentimiento de los cargadores o a causa de un accidente marítimo que lo deje fuera de disponibilidad.

Aunque en la póliza se precisa la mención del porte de la nave, no es normal que en la práctica ocurra así. De cualquier modo, si la capacidad del buque es menor de la prevista al tiempo de la celebración del contrato, el flete se rebajará en la misma proporción teniendo el capitán además que pagar al cargador una penalidad (cuatro escudos de plata) por cada tonelada de más falsamente añadida (XV, 18 y XXII, 24). Seguramente, donde resulta de más aplicación tal previsión legal es en los fletamentos por entero de la nave.

### 3.7. CARGA Y DEMORAS

En la regulación del fletamento por las Ordenanzas también se presta atención a las operaciones de embarque y desembarque de los efectos ya se haga por el procedimiento al costado del buque o se realice mediante la utilización de gabarras que acerquen las mercancías desde tierra al navío y viceversa.

Ya hemos visto cómo en las cartas de flete es muy común conceder al fletador un plazo de determinados días para proceder al embarque de la carga. Incluso, se matiza que los días a contar en el tiempo de plan-

---

tados calafateados por todas partes; previniendole con palos, velas, jarcias, cables, áncoras y demas necesario a la navegación para por este medio precaver en lo posible las averías...».

53. Obsérvese que en este último precepto se habla «del valor del navío» y no de la nave misma como se hace en el n.º III, 18 cuando para la seguridad de lo contratado se afecta el patrimonio personal del capitán junto con el buque y el flete.

cha habrán de ser «laborables», es decir se excluyen los festivos. Superada la estadia pactada, el fletador habrá de pagar al maestro una penalidad monetaria prevista ya en la póliza por cada día de retraso en el embarque: es la demora <sup>54</sup>.

Al igual que el conocimiento documenta el número y características externas de la mercancía embarcada, a la llegada al puerto de destino el capitán deberá tomar constancia de las que descarga y las que entrega debiendo pedir seguidamente recibo de la devolución «según los estilos y costumbres de los parages en donde se realiza la descarga» (LVI, LIX, 24). Dicha costumbre regulaba también en la práctica del flete, la plancha y demoras en destino <sup>55</sup>.

### 3.8. GABARRAJE

Debido a que los buques de mayor porte precisaban del gabarraje para la carga y descarga no es de extrañar que las Ordenanzas le dediquen su atención en el cap. 29 <sup>56</sup>. La justificación de esta normativa se explica por la baja calidad de las embarcaciones dedicadas a este menester y a la escasa capacidad de quienes los gobiernan, lo que ocasiona daños a la mercancía muchas veces irrecuperables por la poca solvencia patrimonial de los gabarreros.

Por razones de seguridad en la navegación se exige que la gabarra o barca esté en condiciones navegables y que el gabarrero permanezca a bordo durante la operación de traslado de la carga desde el buque hasta el muelle (II, III, 29). Esta actividad se controla documentalmente a través de un resguardo (IV, 29 y LV, 24).

---

54. Tal práctica es recogida fielmente en las Ordenanzas en los n.<sup>os</sup> IV, V, XI, 18. Además, se contemplan diversos supuestos sobre el pago de las cantidades debidas por demoras tales como la suspensión provisional de la salida del barco por causa del cargador (VIII,18) o la detención y embargo del buque en puerto de ruta (XVI, 18). En ambos casos, el capitán tiene derecho al devengo de la indemnización por retrasos y detención de la nave. V. también los arts. 744-745 del Código del 29.

55. V. a este respecto el laudo arbitral sobre falso flete y demoras emitido por el Tribunal Consular de Bilbao de 6 de octubre de 1781, apéndice III.

56. Este cap. consta de XXII números aunque desde el n.<sup>o</sup> VII hasta el final están dedicados a determinar el importe en reales de vellón de los fletes o precios que cobran los gabarreros por sus servicios en función de las distintas mercancías y tránsitos geográficos que efectúan.

El seguimiento por las Ordenanzas del uso y la costumbre del puerto de Bilbao se observa cuando aquéllas fijan las reglas de preferencia que ordenan el servicio de gabarraje con el fin de evitar disputas entre los prestadores del servicio. De acuerdo con la tradición efectuarán el servicio las gabarras que «antes abordaren y tocaren a los costados de los navíos» siempre que tales gabarras sean de la calidad y seguridad requeridas (VI, 29).

En el momento en que se ha realizado la prestación, los gabarreros tienen derecho a exigir el flete a los comerciantes, sean dueños o agentes expedidores de la mercancía, pagadero «sin dilación alguna». Tal flete ha de ser conforme a la costumbre, «proporcionado» (VII, 29).

### 3.9. LA OBLIGACIÓN DEL COMERCIANTE DE PAGAR EL FLETE: INCIDENCIAS

Convenido el contrato de fletamento el capitán debe proceder al transporte y custodia de la mercancía<sup>57</sup> hasta llevarla a destino, y el fletador o comerciante, escindido a veces en cargador y consignatario de la carga, debe aportar la mercancía objeto de transporte<sup>58</sup> y pagar el flete.

Como es natural durante la realización del viaje marítimo, el cargador tiene pocas posibilidades de actuar y adquiere una posición pasiva, pero llegado el buque a destino, el receptor de la carga entra en actividad ya que debe aceptar la mercancía y pagar al capitán su flete.

El flete en sentido riguroso es el precio del transporte marítimo pagadero por el comerciante o el consignatario de la carga al maestro

---

57. En cuanto a la naturaleza de las mercancías, los cargamentos más comúnmente citados en las Ordenanzas son las lanas, los fierros, los granos, el bacalao... «y las cosas del comercio» en general (VIII, XI, XVII, 18). Dicha carga está previsto que se transporte a granel por toneladas o quintales. O bien embaladas en fardos, caxones, sacas, barricas o de cualquier otro modo. Por su parte, el n.º XXXI, 18 refiere mercancías líquidas como aceites, vinos y otros licores sujetos a envasarse en pipas.

58. V. la escritura de obligación hecha en Bilbao el 7 de julio de 1759 en la que D. Manuel de Iturri, hombre de negocios de la plaza, ante la imposibilidad de aportar todo el cargamento comprometido, pues le faltan 500 quintales para ocupar todo el buque, procede a hipotecar ciertos bienes con el fin de conseguir la carga y no incumplir lo pactado en el fletamento. Cfr. BASURTO LARRAÑAGA, *op. cit.*, pp. 285-286, apéndice V.

en función de un viaje de ida, de ida y vuelta o por los meses que se hubiesen pactado (XXXIV, 18). A estas magnitudes debe añadirse que la fijación del flete se hace en la práctica por un tanto alzado o bien teniendo en cuenta la cantidad de unidades de medida de la carga objeto de acuerdo.

Cuando el capitán culmina el viaje descarga la mercancía y la entrega a su consignatario tendrá derecho a exigirle el importe del flete, aunque en ocasiones se admite el plazo de unos días desde la descarga para efectuar el abono.

Las Ordenanzas ya no contemplan la participación de la marinería en el flete obtenido <sup>59</sup> que se lo reparten los dueños y el capitán en la proporción correspondiente, si éste es copropietario. Y lo sea o no, el capitán gana la gratificación personal denominada «sombbrero».

Como no siempre tiene éxito la aventura marítima que está sometida a incidencias náuticas y de otra índole, las Ordenanzas reglamentan la sucesión de varios acontecimientos que afectan al pago del flete como la pérdida, venta y echazón de la carga, el retraso del buque, el retorno al puerto de salida, la detención de la nave por orden del soberano...

Cuando la nave ha de volver al puerto de salida con la misma carga debido a caso fortuito, fuerza mayor o a que el capitán le consta que en el puerto de destino se ha suspendido el comercio por guerra u otra causa, el fletador debe pagar el flete de un viaje, aunque la nave estuviese ajustada en redondo (XXII, XXIII, 18). El capitán consigue así desplazar el riesgo de la inejecución del contrato sobre el fletador.

Si a causa de naufragio, varada, piratería o apresamiento se pierden las mercancías no hay que pagar el flete. Tampoco se devenga por el tiempo de detención del barco por orden del príncipe en el curso de su singladura, si el precio se ha fijado por meses, ni se aumenta si el fletamento se ha hecho para un viaje (XXIV, 18).

Cuando sí hay alteración en el flete es en el supuesto de que se salven las mercancías del naufragio y posteriormente el capitán no las

---

59. Cfr. GARCÍA DE CORTÁZAR, *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966, p. 425 en la que reproduce un mandamiento de los Reyes Católicos de 5 de abril de 1490 «para que se guarde la costumbre antigua referente a los afletamientos de nave» que configura una división del flete en tercios: uno para el maestro y los dos restantes para el maestro, los marineros y la compañía.

conduzca al puerto para el que iban despachadas. En tal situación sólo se deberá el flete «pro rata itineris» o por la distancia recorrida (XXXIX, 18).

A veces, la seguridad de la navegación requiere tomar medidas que causan un daño a la carga. Tal es el supuesto de la echazón, la venta de los efectos para continuar el viaje o el convenio forzoso con piratas que obliga a entregarles coactivamente parte del cargamento (XX, XXI y XXVII, 18).

Como tales acaecimientos producen pérdidas en la carga no deberían pagar flete y sin embargo en conformidad con la tradición naval más antigua, las Ordenanzas prescriben lo contrario por cuanto el valor del cargamento pasará a integrarse en la masa activa de la avería gruesa y dará lugar al posterior resarcimiento del perjudicado <sup>60</sup>.

RAMÓN FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ

---

60. La institución de la avería gruesa está regulada en los caps. 20 y 21 de las Ordenanzas que distinguen entre avería ordinaria, simple y gruesa: «Por avería ordinaria deberán entenderse todos aquellos gastos menudos que hacen y causan los capitanes y maestros de navíos durante un viaje, ya en los puertos donde por fuerza de temporal arriban o ya en los de su destino para la descarga y hasta la total conclusión de ella; es a saber en los pilotajes de costa y de puerto, lanchas, derecho de bolisa de Piloto Mayor, atoages de que se valieren, el anclage, visita (en caso de no subir el navío) y descarga hasta ponerla en el muelle» (n.º I, 20). Por su parte, la avería simple comprende «aquellos daños causados distintamente al navío o a algunas mercaderías cuyo perjuicio deberá padecerse sola y respectivamente por la parte que le recibiere» XXV, 20). Por fin, «avería gruesa es aquella que se origina de los medios que se interponen para librar al navío y a su carga del naufragio como cuando se arrojan al mar algunos géneros, mercaderías o efectos, y bote, o cuando se abandonan o cortan anclas, cables, mastes, maniobras, cordajes, velas y otros cualesquiera aparejos de la embarcación» (VIII, 20).

## APÉNDICE

### I

Calais, 1605, agosto, 13

FORMULARIO FRANCÉS DE CONOCIMIENTO

ARC 203-425

Je Gandil Dui Maiftre apres Dieu, de la Nauire nominae Lipo du Port de quarante tonneaux ou enuiron de la Ville di Calais ancrée á presnt deuant la dite ville pour auecques le premiertemps conuenable que Dieu donnera fuiure la voyage jufques au deuant de la Ville de Bilbao lá ou fera ma droite decharge, confelle auoir receu dedans mienne Nauire deffous, le tillac, de vous Ovfam Van Daule les Marchandifes enfuiuantes, nombrées, & marquées au nombre & marque cy dehors mis, le tout fec & bien conditionné, á fcauour (ilegible). Lefquelles Marchandifes je promets de liurer á Alexandre du Ramsey ou á fon Cómis'Facteur ou Entremetteur, fauf les perilz & fortunes de la Mer, dequoy nous garde: Et pour l'acompliffemét de ce quq dicht eft, j'ay obligé & oblige par cestés ma perfonne, mes biens & ladite mienne Nauire, fraiz & appareils, en me montrant vn de ces Conoiffemens. Et feta ledit Ramsey ce tenu de me payer pour mon frait defdites Marchandifes, la fomme de trou ducados auecques les auaris & droits accoftumez. En tefmoignage de verité je Gandil ay figné de mon figne manuel trois Conoiffemens d'vne mefine teneur, defqueis l'vn accomply, l'autre fera de nulle valerur. Fait en Calais le troisieme I du Mois de aout Anno 1605 (Firma ilegible).

### II

Bilbao, 1773, marzo, 9

PLEITO SOBRE DESISTIMIENTO EN EL FLETAMENTO ENTRE DON FERNANDO DE URIARTE, VECINO Y COMERCIANTE DE ESTA VILLA CONTRA DON LUIS DESESART, VECINO DE ELLA, SOBRE AFLETAMENTO DE UN NAVÍO.

AHDV Escribano Aranzazu. Carpeta 404, n.º 20

Dn. Fernando de Uriarte, vecino y comerciante de esta villa, ante Vmds. en aquella forma que sea mejor por derecho y ordenanzas digo que: Dn. Luis Desesart,

vecino del mismo comercio me busco para afletar un barco perteneciente a Dn. Gregorio de Achutegui, y después haberle fletado, quedando conforme en que la cargaríamos de hierro para Francia, llegó a mi noticia que estaba algo perjudicado y con necesidad de abono, por lo cual pensé en apartarme de la contrata. Pero salió falsa la noticia en tanto grado que su dueño se sujetó al reconocimiento y declaración de peritos. En estas circunstancias, deseando cumplir con la contrata pasé a verme con el mencionado Desesart, y cuando creí que cumpliría con su obligación, resultando que aprovechándose de la ocasión de haver llegado un barco, suyo o de algún confidente proporcionado para la carga de fierro que tiene, está ya cargado, apartándose de la contrata sin duda con el fin de que su fierro llegue antes que el mio y favorecer a sus amigos, perjudicandome notoriamente con esta determinación, a que en justicia no puede pasar por haberse obligado conmigo a fletar el citado barco de Dn. Gregorio de Achutegui. Y mediante que este es un asunto que en la dilación tiene su peligro, pues se está cargando y puede salir el barco a su destino. A Vmnds. pido y suplico se sirvan mandar que se suspendan el cargar dho navio y que para ello se haga saver a dho Desesart o a la persona que por el ynterbiene, asy a que se nos oiga en la justicia y sumariamente causa, y para ello ofrezco la justificación competente, pido justicia comisión. Fernando de Uriarte (Rubricado).

Traslado a Dn. Luis Desesart y en el interim suspenda el cargar el navio que refiere como se pide por esta parte. Lo mandaron los señores Prior y Consul de la universidad y casa de contratación de esta villa de Bilbao. En esta, a nueve de marzo de mil setecientos setenta y tres. Prior y consul: Mazarredo, Salazar de Muratones. Uriarte y Uriarte. Ante mi: Antonio de Barveta G. Aranzazu. (Rubricados todos).

Dn. Gregorio de Achutegui, vecino y comerciante de esta Villa parezco ante Vmnds en aquella forma que sea mejor por derecho y ordenanzas: Digo que en el día tres del corriente hize contrata de afletamento de mi navio nombrado «El poder de Dios» con Dn. Luis Desesart en la puerta del capitán Pedro de Plasencia, por cinquenta y cinco toneladas de fierro, a razon de doblon por tonelada en que quedamos conformes, y yo encargado de encontrar lo restante de la carga en Dn. Fernando de Uriarte. Hecha asi esta contrata corrio la voz de que el navio estaba perjudicado, pero salio falsa como le consta del mismo Desesart y Dn. Fernando de Uriarte. Y aunque este segundo conociendolo asi, esta cierto y pronto a cumplir con su obligazion lo resiste el mencionado Desesart procurando acomodar su carga en un barco que ha llegado despues de dho afletamento, y aun tengo noticia que esta cargando a toda priesa, perjudicandome en negocio ya hecho y contraido, a que no es la razon y es de lugar ni lo permite la buena fe publica del comercio. Y con la protesta que hago de justificar en forma todo lo referido por ahora. A Vmnds pido y suplico se sirban mandar que el mencionado Desesart suspenda el cargamento de dho barco y que se retenga el fierro, para lo cual se le haga saber a la persona que en su nombre ynterbiene y que esta diligencia se efectue prontamente por ser de aquella que en la dilación (.....) imploro el noble oficio, pido justicia y comisión. Gregorio de Achutegui, (Rubricado).

Guardese lo probeido en esta misma audiencia por sus mercedes a petición de Dn. Fernando de Uriarte comerciante y vecino de esta villa por testimonio de Antonio de Barveta, escribano del Numero de ella. Lo mandaron los señores Prior y consul de esta villa de Bilbao. En ella a nueve de marzo de mil setecientos setenta y tres. Prior y

consul: Mazarredo, Salazar de Moratones Uriarte y Uriarte. Ante mi: Antonio de Esnarizaga G. Aranzazu. (Rubricados todos).

JOSEP RAMÓN ELORRIAGA

En el puerto de la Renteria de esta villa de Bilbao a nueve de marzo, año de mil setecientos setenta y tres, yo el escribano real S.M. notifique los autos precedentes, en persona, a Joseph Ramon Elorriaga, vecino de esta villa y persona acuo cargo esta el dar permiso y pesar el peso. Y enterado dijo que cumplirá con lo que se le manda. Esto respondio de que doy fe.= Juan Ventura del Urien y Valle. (Rubricado).

En la villa de Bilbao a diez del año del mes de marzo, yo el escribano notifique los expresados autos en persona a Dn. Luis Desesart, vecino y comerciante de ella. Y enterado dijo se le entregaren los autos a Francisco de Nanclares, su Prior, y en el interim no le corra termino ni pase perjuicio. Esto respondió y en fe firmé.= Juan Ventura de Urien y Valle. (Rubricado).

Francisco de Nanclares, en nombre de Dn. Luis Desesart, vecino y del comercio de esta villa, cuio poder siendo necesario prometo presentar. Quando el traslado que se comunica aparte de los escritos producidos el dia nueve del corriente por Dn. Fernando de Uriarte y Dn. Gregorio de Achutegui, de la misma vezindad y comercio en los que el primero haciendo siniestra relación de haber sido buscado por Dn. Luis para un barco propio del otro, y que quedado ambos conformes en cargarle de fierro para Francia, se excusa a ello mi parte, por el gracioso fin que se supone en su relatiba. Y el segundo con igual falsa relación de haber hecho con el mismo Dn. Luis contrata de aletamento de su navio, que dice es llamado «El poder de Dios», el dia tres del corriente por cinquenta y cinco toneladas de fierro, a razón de doblon tonelada y que quedado tambien ambos conformes en este asunto y encargado Achutegui de hallar la carga restante en Dn. Fernando de Uriarte, conviene este en cumplir con la obligación que aceptan. Mas no mi parte por el mismo imaginario fin, que tambien expone en su relativa, concluyendo los dos con pretensión dirigida a que dho. Dn. Luis suspenda cargar el navio que refieren sus respectivos escritos por la falsa causa que presentan mandada a sus nuevas relaciones por auto de dho dia nueve probenido: digo que con absoluto desprecio de lo pedido en contrario imperio del citado auto del dia nueve se han de servir Vmds facer mi parte para que pueda proseguir en la cargazón del fierro principada en el navio de su elección y condena a los compuestos opositores Uriarte y Achutegui a perpetuo silencio y costas. Y necesario siendo por oviar inconbenientes y perjuicios que se siguen de la retardanza y suspensión de dha carga, yo estimo de sus efectos al puerto de su erección, desde luego se somete Dn. Luis mi parte, de quien tambien va firmado este escrito a la disposición literal del número 17. Capitulo 18 de las Ordenanzas de este ilustre Consulado.

Suplico a Vmds que en vista de los expuesto y hallanamiento y sumisión que lleva mi parte hecha en el dispuesto caso a la disposición literal del citado número y capitulo de Ordenanza, se sirvan concederle la facultad que solicita de proseguir en la carga de fierro principada, sin embargo de la disposición decretada en el asunto a instancia de los contrarios que el prevenido auto de nueve del corriente, y mandar por lo que respecta al negocio principal se reciba a dha mi parte información con arreglo a las

verdaderas fechas que han insinuadas en el cuerpo de este escrito, cumpliendo la comisión necesaria a escribano de número y marina que es requerido en justicia que con costas pido.= Luis Desesart. Nanclares (Rubricados ambos).

Mediante lo que dispone el número diez y siete del capítulo diez y ocho de las Ordenanzas de este Ilustre Consulado, y en el allanamiento que por esta parte se hace, se levanta la suspensión interina mandada en auto de nueve del corriente; y se da libertad a Dn. Luis Desesart para que use de la partida de fierro y disponga de ella como le parezca. Lo mandaron los señores Prior y Consules de la Universidad y Casa de Contratación de esta dha villa.= Prior y Consules: Mazarreno, Salazar de Muratones. Uriarte y Uriarte. Ante mi: Joseph de Aranzazu. (Rubricados todos).

### III

Bilbao, 1781, octubre , 6

LAUDO ARBITRAL SOBRE FALSO FLETE Y DEMORAS

AHDV Corregimiento. Asuntos Marítimos. Leg. 721, 19. fols. 44-46.

Bartolome de Echevarria y Salzedo, D. Luis Desesart y D. Miguel de Elguezabal, vecinos y del comercio de esta villa, jueces arbitros, amigables componedores nombrados extrajudicialmente de conformidad de las partes para determinar el pleito que los maestros de pataches Joseph de Arambalza, Agustin de Cucullo, Juan Antonio de Arresti, Juan Bautista de Larragoiti y Joseph de Cucullo han tenido pendiente en el tribunal de este Ilustre Consulado, contra Krause y Palme, sobre satisfacción y paga del falso flete, demoras y gastos causados de resulta de haver mandado a dhos maestros suspender su salida para San Sebastian con los generos que condujo para aquel puerto desde Amburgo, el nabio del capitán Freez Ernst, interim y hasta tanto que sus dueños o consignatarios remitiesen las certificaciones necesarias para acreditar su propiedad, y venir en conocimiento de los derechos que deberían cobrarse en esta dha villa. Cuios generos como consta del proceso se mandaron descargar entregando parte de ellos a D. Nicolas Antonio de Guendica, y otros comerciantes de esta misma vecindad mediante la pretensión introducida para este efecto en representación de algunos de los dueños o consignatarios. Haviendo visto y reconocido los autos, y oidos los informes bervales que se les han echo por las partes en razon a dhas diferencias, y las del expediente inbocado con motivo de la falta de dos piezas de oreas que se hallaron de menos en un cajon recogido por dho Guendica. Dijeron que los citados Krause y Palme deben pagar prontamente a dhos maestros la mitad del flete ajustado de todas las mercancías cargadas en sus pataches, declarando como declaran que los generos en esta villa a la representación de sus consignatarios o dueños por haberlos convenido recibir en ella dando por cumplida la obligación que el mismo capitán Freez Ernst tenía contraída para ponerlos con su navio a otro en San Sebastian. Solo deben satisfacer el flete principal,

averias y primaje convenidos en los conocimientos de Amburgo, sin descuenyo ni rebaja alguna. Pero todos los demas efectos y mercaderias que en virtud de la citada obligación se han reembarcado, y remitan al mencionado puerto de San Sebastian son responsables a la satisfacción del referido falso flete, y en consecuencia, sus consignatarios, y dueños, o su representación deberan pagar a dhos Krause y Palme el que respectivamente les corresponda. Asimismo, se declara que los nominados Krause y Palme deven dar y satisfacer con higual prontitud a dhos maestros dos mil y trescientos reales de vellon en que se estiman sus demoras, y gastos al respecto de quatrocientos y sesenta reales de vellon para cada uno, y que dicha cantidad se reintegre a los referidos Krause y Palme por los dueños o consignatarios de las mercancías que se embarcan en dhos pataches, contribuyendo a prorrata según el balor de ellas, sin que se comprendan en esta contribución los diez y seis toneles de zera, y cinco cajas de lençeria que recogio D. Nicolas Antonio de Guendica, los días diez y nueve, y veinte y seis de junio, y diez y seis de julio mediante ha echo ber, presentó los certificados de pertenencia antes del veinte y dos de dho mes de junio. Y en quanto a la falta de las mencionadas dos piezas de oreas declaran no hallar motivo para bariar lo resuelto en este asunto por los señores Prior y Consules en su auto de cinco de julio, y bajo de la reserba que en el se previene para que el citado amburgues pueda usar de su derecho contra Juan Antonio de Aresti. Se manda que juntamente con el importe de ellas en que fue condenado dho Freez Ernst pague también el enunciado D. Nicolas Antonio de Guendica los sesenta y seis reales de vellon de los derechos y porte de la certificación que ha recibido para justificar que al tiempo que recibio dho Amburgues el cajon de oreas contenia la sesenta piezas que relacionaba. Y por este auto sin hacer condenación, de costas sino que cada parte pague las por si causadas, y las comunes por mitad. Asi lo proveiron y firmaron en Bilbao, a seis de octubre de mil setecientos ochenta y uno. Luis Desesartt. Miguel de Elguezabal. Bartolome de Echevarria y Salzedo. Ante mi, Manuel de Aranguren. Concuerta este traslado con su original en mi poder y oficio queda, y con su remisión lo signo y firmo en esta segunda oja. Manuel Antonio de Aranguren. (Rubricado).

#### IV

Bilbao, 1785, julio, 8

AUTO DEL CORREGIDOR SOBRE ORDEN DE PREFERENCIA A LA CARGA

AHDV Corregimiento. Asuntos marítimos. Leg. 297, 7

Auto

Los Señores D. Joseph Colon de Larreategui del Consejo de S.M., su Oydor en la Real Chancilleria de Valladolid, Corregidor de su M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya, D. Salvador de Azueta y D. Jacinto de Uria Nafarrondo, vecinos y del comercio de esta

villa. Aviendo visto los autos que se siguen por la viuda de D. Juan Antonio de Arechaga y hijos, Gonzalo del Rio hermanos, D. Manuel Bergareche y D. Juan de Villabajo de la misma vecindad y comercio, como dueños del bergantin nombrado «La Amistad», con D. Francisco Antonio de Norzagaray, como actual Sindico Procurador General del Ilustre Consulado de esta dicha villa, sobre que no se les inquiete en el uso de dicho bergantin, preferencia en su cargazon, y otras cosas. Y aviendo tenido también presentes los autos formados a instancia de dicha viuda de Arechaga y hijos en el mismo Ilustre Consulado, y testimonio de D. Manuel de Aranguren, su Secretario, sobre igual preferencia en la carga de la fragata nombrada «Nuestra Señora de Begoña», construida de su propia cuenta, con lo demas que contienen. Dixeron su Señoría dicho Señor corregidor y Señores Colegas, que debían confirmar y confirmar el auto previsto por su Señoría y Colegas el día veinte de octubre del año proximo pasado de mil setecientos ochenta y cuatro, de que se apeló por el Sindico Procurador de dicho Ilustre Consulado, sin embargo de lo expuesto contra él en esta tercera instancia: Entendiéndose que los dueños de dicho bergantin nombrado «La Amistad» (sobre que son estos autos) y los de otros qualesquiera embarcaciones puedan cargarlas enteramente con efectos propios suyos, o de comisión para cualquier parte; pero en el caso de cargarse tal embarcación de sacas, sacadizos sacones o anillos de lana labada, o sucia, solo se les concederá al tal dueño o dueños de tal embarcación la mitad de su buque para que pueda cargar sus propias lanas, o de comisión, cuyos dueños no sean de esta villa, por sí de estos Reinos, o del extranjero; y en el caso de no bastar a ocupar la mitad del buque, el sobrante de este con la otra mitad quedará a beneficio de los demas comerciantes que quisieren cargar iguales lanas en dichas embarcación prorrateando según el número de arrobas de lana que cada uno tenga que cargar, para lo cual el Corredor Jurado que lo fuese de tal embarcación ha de fijar en el parage acostumbrado papel con el nombre de la embarcación, su capitán, y el puerto de su destino, la hora y día en que así se fija para que en el termino de quarenta y ocho horas los comerciantes que quisieren cargar lanas en él acudan con sus minutas juradas a la persona para hacer el prorrateo de las arrobas de lana que cada uno de dhos cargadores corresponde embarcar de las que tuviesen en sus almacenes, o en los que están dentro de esta villa, sin que incorporen en dichas minutas juradas las porciones de lana que no se huviesen introducido en esta dicha villa, ni de otra persona, porque el mismo juramento les ha de obligar a no ceder ni traspasar a otro comerciante el derecho de prorrateo. El capataz o capataces de Olaveaga que regula la carga de sacas que puede llevar el navio o embarcación, estará obligado a dar una declaración bajo juramento prescrito de quantas podía recibir y de qué peso, remitiendosela al Corredor para que éste pase a la persona destinada, que ha de hacer el prorrateo: El dicho capataz que se halla estibando las sacas en la embarcación, deberá tener la razón individual, y firmada del sugeto que ha hecho el prorrateo y si reconociese que alguno de los cargadores embia mas sacas que las que consta en dicha memoria, o que las sacas que se remiten son de mas peso, o que éstas no componen igual número de las que le han correspondido y consta en dicha memoria, suspenda estibar las que fuesen de mas, y dé aviso al dueño o consignatario de dicho navio o al Corredor para que estos pasen a estar y poner en noticia de la persona que las huviese embiado, para que tome providencia de recogerlas. Que los tales cargadores hayan de acudir con sus minutas juradas como se dice en el preciso termino

de las quarenta y ocho horas que se previene en el papel fijado; pues pasado él, no deberá admitir la persona destinada para hacer el prorrateo nomina alguna mas; pues le pasa perjuicio al que no acudió a tiempo. Ultimamente si despues de averse embarcado las que el capataz o capataces declararon podia coger el buque de la embarcación, sobrase algo de estos para poder recibir mas sacas, se aplicará la mitad del sobrante al dueño o dueños de la embarcación sus propias sacas o en comisión en los terminos arriba dichos, y la otra mitad prorratearán los demas cargadores, o echaran suerte, quedando esto a su arbitrio. Para lo cual, y para el exacto cumplimiento de esta determinación se devuelban estos autos al Tribunal del Prior y Consules, y para que se pongan en el Archivo de este Consulado con arreglo a lo que las Ordenanzas con que se rige y gobierna en su Capitulo, número doce; notificando también a los Corredores Jurados de Navios, y a los capataces de estiba de Olaveaga sus respectivas obligaciones y a Don Antonio Manuel de Bringas, persona destinada para hacer los prorrateos, entregándole a este copia de este auto. Así lo proveyeron y firmaron su Señoria dicho Señor Corregidor y señores Recolegas, sin hacer condenación de costas, en esta villa de Bilbao, a ocho de julio de mil setecientos ochenta y cinco. De que yo el dicho escribano doy fe.= Dn. Joseph Colón de Larreategui. Salvador de Azueta. Jacinto de Uria Nafarrondo. Ante mi: Antonio de Barreta. (Rubricados todos).

Los sres. Dn. Pablo Antonio de Esparza y Salazar y Dn. Andres de Isasviribil, Prior y Consul de esta Universidad y Casa de Contratación de esta villa; dijeron se guarde, cumpla y execute el auto precedente en todo y por todo como en él se contienen, y mandaron que yo el escribano saque copia fehaciente de las determinaciones de esta causa y se la entregue al Sr. Sindico Procurador General de este Ilustre Consulado para colocarla en el Archivo. Así lo proveyeron sus mercedes en Bilbao a ocho de noviembre de mil setecientos ochenta y cinco. = Prior Consul: Esparza. Isasvirivil. Ante mi: Antonio de Barreta. (Rubricados los tres).