

TITULO SEGUNDO.

DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO.

CAPÍTULO I.

De los Navieros.

Artículo 666.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar al buque en el puerto en que se halle.

Artículo 667.

Para ser naviero se requiere la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio.

Artículo 668.

Al naviero pertenece privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamento y viajes; y el capitán ó contraamaestre de la nave deben arreglarse á las instrucciones y órdenes escritas y firmadas que de él reciban, quedando dichos capitán ó contraamaestre responsables de cuanto hagan en contravención de ellas.

Artículo 669.

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

Artículo 670.

Pueden los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de capitán ó contraamaestre de sus naves, sin que lo estorbe la repugnancia de ningún propietario. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios se preferirá al que tenga más interés en el buque, y si ambos tuvieren igual porción en él, se sorteará el que haya de serlo.

Artículo 671.

El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contraiga el capitán de su nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla, y no

puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se excedió de sus facultades.

Artículo 672.

También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias y los fletes que haya devengado en el viaje, á no ser que sea al mismo tiempo capitán ó sólo copartícipe en la propiedad, pues en el primer caso no podrá hacer el abandono, y en el segundo, á pesar de él, será responsable en la proporción de la parte que tenga en el dominio de la nave.

Artículo 673.

No tiene responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y tripulación, y sólo habrá lugar por razón de ellos á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpables.

Artículo 674.

El naviero indemnizará al capitán de todos los suplementos que haya hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones ó usado de las facultades que legítimamente le competan.

Artículo 675.

Los propietarios de navíos armados en curso no serán responsables de los delitos y depredaciones cometidas en la mar por la gente de guerra que se encuentre á su bordo por la tripulación, sino hasta la suma por la cual hayan dado fianza, á menos que sean partícipes ó cómplices.

Artículo 676.

Antes de hacerse el buque á la mar puede el naviero despedir á su arbitrio al capitán ó á cualquiera otro individuo de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos que tengan devengados según sus contratos, sin otra indemnización, á no ser que se funde en pacto expreso y determinado.

Artículo 677.

Despidiéndose al capitán ó á otro individuo de la tripulación durante el viaje, se les abonará su salario hasta que regresen al puerto don-

de se hizo el ajuste, á menos que hubiesen cometido algún delito que diera justa causa para despedirlos ó los inhabilitara para desempeñar su servicio.

Artículo 678.

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

Artículo 679.

Si el capitán despedido es copropietario de la nave, puede renunciar á la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, la que se determinará por peritos. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial de la sociedad, no se le podrá privar de su encargo sin causa grave, calificada sin forma de juicio por peritos competentes, cuyo dictamen se ejecutará sin ulterior recurso.

Artículo 680.

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

Artículo 681.

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

Artículo 682.

Todo contrato entre el naviero y el capitán caduca en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos hechos con el naviero. La nave vendida queda obligada, durante un año, á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente.

CAPÍTULO II.

De los Capitanes.

Artículo 683.

Los capitanes y patrones deberán ser mexicanos, tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

Artículo 684.

Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

I. Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa;

II. Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero;

III. Imponer con sujeción á los contratos y á las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente averiguación, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto á que arribe;

IV. Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario;

V. Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero;

VI. Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

Artículo 685.

Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

- I. Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero;
- II. Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella;
- III. Librando sobre el naviero;
- IV. Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa;
- V. Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en México, y al cónsul mexicano, hallándose en el extranjero; y en donde no lo hubiere, á la autoridad local.

Artículo 686.

Serán inherentes al cargo de capitán, las obligaciones que siguen:

I. Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente de navegación, el rol de los individuos que componen la dotación del buque y las contrataciones con ellos celebradas, la lista de pasajeros, la patente de sanidad, la certificación del registro que acredite la propiedad del buque, y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento ó copias autorizadas de ellos, los conocimientos ó guías de la carga y el acta de la visita ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida;

II. Llevar á bordo un ejemplar de este Código;

III. Tener tres libros sellados y foliados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de marina, y en su defecto por la autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará «Diario de navegación,» anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se eje-

cuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, y los efectos é importancia de la echazón, si ésta ocurriera; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro denominado «De contabilidad,» registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos ó efectos, víveres, combustible, aprestos, salarios, y demás gastos, de cualquiera clase que sean. Además, insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el tercer libro titulado «De cargamentos,» anotará la entrada y salida de todas las mercancías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencias de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes;

IV. Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque y otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la autoridad de marina del puerto;

V. Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga y vigilar cuidadosamente su estiba; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de carácter peligroso, como las substancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso, dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición y principalmen-

te la estación favorable en que aquella se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero;

VI. Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan;

VII. Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque, sino por motivo grave ó por razón de oficio;

VIII. Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la autoridad marítima, siendo en México, y al cónsul mexicano siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada, cuya declaración visarán la autoridad ó el cónsul, si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la certificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de autoridad marítima ó de cónsul, la declaración deberá hacerse ante la autoridad local;

IX. Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente para hacer constar en la certificación del Registro mercantil del buque las obligaciones que contraiga, conforme á las fracciones VII y VIII del art. 646.

X. Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado con asistencia de los testigos pasajeros, ó en su defecto, tripulantes;

XI. Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario;

XII. Dar cuenta al naviero desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquel;

XIII. Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes;

XIV. Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír á los

oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará, ante todo, llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlo;

XV. En caso de naufragio, presentar protesta en forma en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente ó cónsul mexicano, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso VIII de este artículo;

XVI. Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros.

Artículo 687.

El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

Artículo 688.

El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar.

Artículo 689.

Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona, y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto y obligado á las indemnizaciones del artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.

Artículo 690.

Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato para reponerse de uno y otro; pero si hubiere á bordo personas que tuviesen víveres de su cuen-

ta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto ó á lo más en el primer puerto donde arribare.

Artículo 691.

El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán, el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

Artículo 692.

El capitán será responsable civilmente para con el naviero y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

I. De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código Penal;

II. De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables;

III. De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación;

IV. De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque, ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenir las ó evitarlas;

V. De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan, conforme á los artículos 684 y 686;

VI. De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaron á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna;

VII. De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 686;

VIII. De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

Artículo 693.

El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.

Artículo 694.

No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquel hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagará á su nombre.

Artículo 695.

El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas é indemnizará los perjuicios que ocasionare.

El que cometa fraude en sus cuentas reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal.

Artículo 696.

Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó carga-

dores y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

Artículo 697.

Si se viere atacado por algún corsario y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento y justificará el hecho ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor quedará exento de responsabilidad.

Artículo 698.

El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata haciendo relación de los hechos.

La autoridad, ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos recibiendo declaración á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente, en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al juez ó tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fe si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros: si discordare se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

Artículo 699.

El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sani-

dad y aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del juez, ó tribunal, ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

CAPÍTULO III.

De los oficiales y tripulación del buque.

Artículo 700.

Para ser piloto será necesario:

- I. Reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marina ó navegación;
- II. No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo.

Artículo 701.

El piloto, como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al capitán en los casos de ausencia, enfermedad ó muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Artículo 702.

El piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes á que diere lugar por su omisión en esta parte.

Artículo 703.

El piloto llevará particularmente y por sí un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado «Cuaderno de bitácora,» con nota al principio expresiva del número de las que contenga, firmado por la autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que

se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones, y bajo el nombre de «Acaecimientos,» las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques, y todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación.

Artículo 704.

Para variar de rumbo y tomar el más conveniente al buen viaje del buque, se pondrá de acuerdo el piloto con el capitán. Si éste se opusiere, el piloto le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar. Si todavía insistiere el capitán en su resolución negativa, el piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales en el libro de navegación, y obedecerá al capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

Artículo 705.

El piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido é impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta.

Artículo 706.

Por responsabilidad ó inhabilitación del capitán y del segundo capitán, sucede el contraemaestre en el mando y responsabilidad de la nave.

Artículo 707.

Serán obligaciones del contraemaestre:

I. Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargo, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan;

II. Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra;

III. Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes é instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de cualquier ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad;

IV. Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, conforme á las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud;

V. Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos del buque, si se procediere á desarmarlo, á no ser que el naviero hubiere dispuesto otra cosa.

Respecto de los maquinistas, regirán las reglas siguientes:

I. Para poder ser embarcado como maquinista naval formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave, pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor;

II. Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas: tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras, y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo del maquinista;

III. Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes ó averías que por su descuido ó impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta;

IV. No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si á pesar de esto, el capitán insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición;

V. Dará cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo, ú ocurra algún accidente en su departamento, del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras;

VI. Llevará un libro ó registro titulado «Cuaderno de máquinas,» en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son por ejemplo: el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consu-

mo del combustible y de materias lubricadoras; y bajo el epígrafe de «Anuncios notables,» las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas; también se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y dirección del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

Artículo 708.

El contraemaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

Artículo 709.

El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y á falta de marineros mexicanos, podrá embarcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la que determina la ley. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del cónsul ó autoridades de marina.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y á que se hace referencia en el art. 686, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina, si se extiende en los dominios mexicanos, ó por los cónsules ó agentes consulares de México si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiriera, cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 686, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación, sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro.

Artículo 710.

El hombre de mar, contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo, sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro, sin obtener permiso escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si no habiendo obtenido esta licencia el hombre de mar contratado en un buque se contratare en otro, será nulo el segundo contrato y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquel quien le sustituya.

Además, perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiese satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo.

Artículo 711.

No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

Artículo 712.

El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

- I. Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque;
- II. Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento en el servicio;
- III. Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar;
- IV. Embriaguez habitual;
- V. Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el art. 719;
- VI. La deserción.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque si el capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquel. No siendo así, será de cargo particular del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluído el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

Artículo 713.

Si contratada la tripulación se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquel que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos, á saber:

I. Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación;

II. Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera aquel durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la ley; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en quince días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas;

III. Si la revocación ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieren embarcados y al que necesite para llegar al puerto término del viaje; debiendo además, el capitán, proporcionar á unos y otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les convinieren;

IV. Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á éste, destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnización la mitad de lo establecido en el caso primero, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los días transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia.

Aunque el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocación ó alteración del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnización que corresponda en justicia.

Artículo 714.

Si la revocación del viaje procediere de justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque no hubiere salido del puerto, los individuos de la tripulación no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación.

Artículo 715.

Serán causas justas para la revocación del viaje:

- I. La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque;
- II. El estado del bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniera después del ajuste;
- III. La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque;
- IV. La detención ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero;
- V. La inhabilitación del buque para navegar.

Artículo 716.

Si después de emprendido el viaje ocurriere alguna de las tres prime-

ras causas expresadas en el artículo anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto adonde el capitán creyere conveniente arribar en beneficio del buque y cargamento, según el tiempo que hayan servido en él; pero si el buque hubiere de continuar su viaje, podrán el capitán y la tripulación exigir mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la causa cuarta, se continuará pagando á la tripulación la mitad de su haber, si el ajuste hubiere sido por meses; pero si la detención excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando á los tripulantes la cantidad que les habría correspondido percibir, según su contrato, concluído el viaje. Y si el ajuste hubiere sido por un tanto el viaje, deberá cumplirse el contrato en los términos convenidos.

En el caso quinto, la tripulación no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; mas si la inhabilitación del buque procediere de descuido ó impericia del capitán, del maquinista ó del piloto, indemnizarán á la tripulación de los perjuicios sufridos, salva siempre la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

Artículo 717.

Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho por causa de revocación, demora ó mayor extensión de viaje, más que á la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias.

Artículo 718.

Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento ó naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Si se salvare alguna parte del buque ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulación ajustada á sueldo, incluso el capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; mas los marineros que naveguen á la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la parte del flete salvado. Si hubieran trabajado para recoger los restos del buque náufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.

Artículo 719.

El hombre de mar que enfermase no perderá su derecho al salario durante la navegación, á no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De todos modos, se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación, á calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida recibida en servicio ó defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo común, deduciéndose ante todo de los productos del flete, los gastos de asistencia y curación.

Artículo 720.

Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según su ajuste y la ocasión de su muerte, á saber:

Si hubiere fallecido de muerte natural y estuviere ajustado á sueldo, se le abonará lo devengado hasta el día de su fallecimiento.

Si el ajuste hubiere sido á un tanto por viaje, le corresponderá la mitad de lo devengado si el hombre de mar falleció en la travesía á la ida, y el todo si navegando á la vuelta.

Y si el ajuste hubiere sido á la parte y la muerte hubiere ocurrido después de emprendido el viaje, se abonará á los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo éste fallecido antes de salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho á reclamación alguna.

Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo, y se abonará á sus herederos, concluído el viaje, la totalidad de los salarios ó la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como á los demás de su clase.

En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiendo sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio, sólo percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

Artículo 721.

El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes, estarán afectos á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada á sueldo ó por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición á otra.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

Artículo 722.

Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

I. Si antes de comenzar el viaje intentare el capitán variarlo, ó si sobreviniere una guerra marítima con la nación adonde el buque estaba destinado;

II. Si sobreviniere y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino;

III. Si el buque cambiase de propietario ó de capitán.

Artículo 723.

Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á mozo de cámara, necesarios para su dirección, maniobras y servicio; y por lo tanto estarán comprendidos en la dotación de tripulación los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás cargos de á bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte.

CAPÍTULO IV.

De los sobrecargos.

Artículo 724.

Los sobrecargos desempeñarán á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán á éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación.

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

Artículo 725.

Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en el capítulo II del título III, libro II, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

Artículo 726.

Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su viaje, fuera del de la pacotilla que por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido.

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes.