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. 2.ª Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán á sus ordenes 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. 3. a Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo convenien, te à 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 à que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta.

4.ª No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederà à remediar las averias 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 à que se verificasen, le expondrà las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ù Oficiales; y si à pesar de esto el Capitan insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignandola en el cuaderno de maquinas, y obedecerá al Capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

5. 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.

6. 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 vacio en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consumo del combustible y de materias lubricadoras, y bajo el epigrafe de «Ocurrencias notables» las averias 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

Art. 633. El Contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del Capitán y Piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y respon-

llamar técnicos, y dentro de los que caben los menores detalles. Los seis incisos últimos del artículo que nos ocupa, no se encontraban en el C. A., pues que en 1829 no se conocía el cargo de maquinistas; el legislador, consecuente en su propósito de reglamentar los deberes de todos los Oficiales y subalternos de un barco, cae aquí, como en los artículos anteriores, en el defecto que antes señalamos, y que, á nuestro entender, es censurable por salirse de los límites propios de leyes como la que

(2) Copia literalmente el C. V. el art. 694 del C. A.

⁽¹⁾ Los cinco primeros incisos de este artículo comprenden los arts. 695, 696 y 697 del C. A. En nuestro entender, la explicación tan detallada de los deberes del Contramaestre, así como de los Pilotos y maquinistas, no debía encontrarse en el articulado del Código de Comercio, debiendo dejarse la designación de los mismos á las ordenanzas de mar; en una palabra, al cuidado de leyes especiales, dictadas por personas peritas en estos asuntos, dependientes del Ministerio de Marina, y preser-varse para el Código todo lo relativo a los contratos con estos auxiliares del tráfico mercantil, rescisión de dichos convenios, y en suma, todos aquellos extremos que tuvieran su na-iural cabida dentro de los límites que un Código debe guardar por su condición de trabajo esencialmente jurídico, apartado del casuismo propio de los reglamentos que pudiéramos

Art. 635. El hombre de mar contratado para servir en un buque no podrá rescindir su empeño ni dejar de

Art. 634. El Capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y à falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecindados en el pais, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el Capitan suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del Cónsul ó Autoridades de marina.

Las contratas que el Capitan celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y à que se hace referencia en el art. 612, 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 extienden en los dominios españoles, ó por los Cónsules ó Agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera; cuidando aquellas Autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar à dudas ni reclamaciones.

El Capitan 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 artículo 612 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 (1).

na en los marineros; pero si es así, ¿por qué no hacerlo constar? Habiendo tomado un método, bueno ó malo, debía haberlo seguido hasta el fin; mas, sin duda y con sobrada razón, le parece muy extenso lo ya dicho relativo á los Oficiales, y corta por lo sano, como vulgarmente se dice, sin cuidarse para nada de las gentes de la tripulación. El C. A. era más lógico y más consecuente en sus principios que el C. V.

Nada decía el C. A. sobre el extremo de si los tripulantes podrían ser extranjeros; el C. V. llena este vacío, que era explicable en el Código de 1829, porque claramente se veía el espíritu del legislador de apartar á los extranjeros de la marina, y sobre todo, porque el art. 698, antes citado, dejaba la resolución de esta cuestión á las ordenanzas de matrículas. El Código vigente introduce la novedad, que aplaudimos, de que el Capitán lea á los marineros y demás individuos que componen la tripulación del buque los artículos del Código que con ellos tengan relación.

Belgica y Francia (250), República Argentina (1.148), Chile (937) y Brasil (543), concuerdan con el par. 2.º del artículo que

comentamos, así como Holanda (394).

Además de estos requisitos exigen los Códigos que á continuación citamos, y en consonancia algunos de ellos con la innovación introducida por el nuestro, que las contratas se visen por las Autoridades de marina ó Cónsules de España en el extranjero. Alemania (529): las condiciones de la contrata de los tripulantes deben insertarse en el libro correspondiente. Holanda (396): la inscripción de los tripulantes se efectúa en presencia de la del funcionario designado por la Autoridad competente. Portugal (1.441): el compromiso se prueba por la lista ó nómina de la tripulación y se hace ante la Autoridad local. Italia (343): los documentos de enganche se hacen dentro del reino, en presencia de la Autoridad marítima del puerto, y en el extranjero ante el Cónsul. Los compromisos verbales y aun los escritos, pero sin las formalidades antes prescritas, son nulos. Inglaterra (149 M. S. A.): el enganche se hace por un escrito firmado en presencia del interventor del barco, con la excepción de aquellos concernientes á las embarcaciones menores de 80 toneladas, destinadas al cabotaje, para las que no se exige otro requisito que la presencia de un testigo cualquiera. en los contratos de dicho enganche. Son admisibles de parte de un marinero las pruebas que justifiquen su compromiso, sin que por esto esté obligado á reproducir el contrato.

⁽¹⁾ El C. V., tan minucioso en sus detalles, cae en este articulo en una inconsecuencia que no nos explicamos; después de dedicar largos artículos á las cualidades que deben reunir los Oficiales, nada dice de las de los marineros, y ni siquiera reproduce el art. 698 del C. A., en el que se dejaba este punto à lo dispuesto en las ordenanzas de matriculas de gente de mar. Parece, por lo tanto, que el C. V. no exige circunstancia algu-

cumplirlo sino por impedimento legitimo 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 aquél 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 pudiere satisfacer, de la indemnización de que trata el par. 3.º de este artículo (1).

Art. 636. No constando el tiempo determinado por el eual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula (2).

Art. 637. 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:

1.ª Perpetración de delito que perturbe el orden en

el buque.

2.ª Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio.

(2) Copia del art. 703 del C. A.

3.ª Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4. Embriaguez ĥabitual.

5. a Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el art. 644.

6.ª 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 aquél. 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 (1).

Art. 638. 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

(1) Copia de los arts. 704, 705 y 706 del C. A., añadiendo á las justas causas que aquél admitía para despedir á un marinero, la impericia reiterada y la deserción.

El art. 270 del Código francés exige que para despedir à un tripulante exista justa causa, faltando la cual há lugar à una indemnización, cuya cantidad é importancia fija el mismo artículo, según los casos; el Código belga, reformado por la ley de 24 de Agosto de 1879, mantiene el mismo principio que el Código francés. Italia (374) hace la misma declaración, así como los demás Códigos extranjeros, aunque en su mayoría no indican cuáles son las causas justas para que la gente de la tripulación pueda ser despedida.

Holanda (437) considera como causas legítimas: la insubordinación, embriaguez habitual, hurto ó robo, la suspensión del viaje y la deserción; justificando el Oficial ó marinero despedido que ha sido despedido sin causa legítima, tiene derecho (438) á una indemnización por parte del Capitán.

⁽⁴⁾ Reproduce el C. V. los arts. 700, 701, y 702 del C. A. La penalidad de 1.000 rs. que dicho Código establecía para el Capitán que contratase un marinero, sabiendo que éste pertenecía á la tripulación de otro buque y que carecía del permiso necesario, se trueca en el C. V. por la responsabilidad subsidiaria de este Capitán, por la parte de la indemnización que el marinero no pudiera satisfacer.

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:

1.º 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 has-

ta la fecha de la revocación.

2.º 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 aquél durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la ley de Enjuiciamiento civil; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en 15 días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas (1).

(1) Copia este artículo los 707, 708, 709 y 710 del C. A., con la sola innovación que éste no concedía indemnización alguna á los marineros que rehusasen servir en la nave por haberle dado el naviero distinto destino del primitivo, y el C. V. les reconoce media mesada. Disposición es esta muy justa y equitativa, porque tal vez después de contratados hubieran tenido proporciones de enganche ventajosas, que tuvieron que rehusar por hallarse ya comprometidos; por lo tanto, no cabe duda que puede un cambio de destino en las naves irrogarles daños

y perjuicios de que procede indemnización.

Francia (252), Bélgica (252 reformado), Italia (351) y Alemania (545); cuando el viaje se suspende por culpa de los propietarios, Capitán ó fletadores, los marineros enganchados perciben los sueldos de los días que han estado en el barco, y como indemnización el dinero recibido por adelantado; si no han recibido adelanto alguno, perciben una mesada en concepto de

indemnización.

Chile (958) sigue en un todo el Código español de 1829. República Argentina (1.161) y Brasil (547). Los marineros comprometidos por meses reciben el salario del mes entero, además de los salarios ya devengados; los comprometidos por todo el viaje, reciben la mitad de su soldada. Portugal (1.466). Los marineros guardan los adelantos como indemnización, y en caso de no haber percibido adelanto alguno, los comprometi-

3.° 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 necesiten para llegar al puerto, término del viaje; debiendo además el Capitán proporcionar á unos y á otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniere.

4.º 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 1.º, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los días trascurridos 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 (1).

dos por meses perciben una mesada, y los enganchados por el viaje entero, la cuarta parte del salario convenido. Holanda (489). Antes de comenzar el viaje, la tercera parte del sueldo probable que el marinero despedido hubiese podido ganar en el viaje. El Capitán no puede pedir á los propietarios el pago de estas cantidades, á menos de haber sido autorizado expresamente para despedir á los marineros. Por último, Inglaterra (167 M. S. A.) Nunca puede el marinero tener derecho á mayor parte de indemnización que la correspondiente á una mesada.

(1) Chile (959) y la República Argentina (1.162) siguen el Código español de 1829. En cuanto á Inglaterra, véase lo expuesto en el artículo anterior, así como lo dicho respecto á Holanda en lo relativo á la responsabilidad pecuniaria del Capitán al despedir á los marineros. El Código holandés, art. 439, tija la indemnización en caso de despedirse al marinero, una vez co-

Art. 639. 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 (1).

Art. 640. Serán causas justas para la revocación del

viaje:

La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la Potencia à cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

2.ª El estado de bloqueo del puerto de su destino, 6

peste que sobreviniere después del ajuste.

3. La prohibición de recibir en el mismo puerto los

géneros que compongan el cargamento del buque.

4. La detención ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad

5.ª La inhabilitación del buque para navegar (2).

menzado el viaje, en la suma total del salario que hubiese debido percibir/desde el momento de su despedida hasta el final del viaje, más los gastos de regreso, si es despedido en el curso

de la expedición.

Bélgica y Francia (252), así como Italia (351), fijan las siguientes indemnizaciones en caso de despedida: comenzado el viaje, los marineros perciben su sueldo integro si están contratados por toda la expedición; si el contrato es por meses, perciben los salarios devengados, más la mitad del sueldo probable que hubieran podido ganar durante todo el viaje, y en todos casos, se les abona el importe del mismo, á menos que los navieros ó el Capitán los envíen al punto de partida en buque determinado. Comenzado el viaje perciben los marineros, según el art. 1.457 del Código portugués, el doble del consignado en el art. 1.436, citado en la nota anterior, más los gastos de regreso. Por último, Alemania (545) les concede, además de los sueldos devengados, dos ó cuatro mesadas, según que hayan sido despedidos en un puerto europeo ó en uno fuera de Euro-

pa, y gastos de regreso.
(1) Copia literal del art. 711 del C. A. Concordancia exacta con todos los Códigos mencionados en las notas al artículo an-

Copia literalmente el art. 712 del C. A., y concuerda con las legislaciones extranjeras.

Art. 641. Si después de emprendido el viaje ocurriere alguna de las tres primeras causas expresadas en el artículo anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto á donde 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 exigirse 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 hubiera sido por meses; pero si la detención excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando á los tripulantes la cantidad que les habría correspondido pereibir, 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 (1).

Art. 642. 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

⁽¹⁾ Es copia literal del art. 713 del C. A. con la innovación de hacer responsable al maquinista como al Piloto y Capitán de los efectos de la avería si hubieren sido causados por descuido ó impericia. Los Códigos extranjeros que venimos estudiando concuerdan con el nuestro, excepto Chile (963), que añade que si la suspensión del viaje dura más de 90. días. el compromiso se rompe sin indemnización alguna; Holanda (414), los marineros reciben por entero sus sueldos hasta el momento de ser despedidos y son indemnizados de los gastos de regreso; y Portugal (1.439), los marineros son pagados en proporción del tiempo servido. Alemania no hace excepción alguna para los casos que el art. 641 del C. V. menciona, por lo que hay que atenerse á lo dispuesto en el art. 545 que ya hemos citado.

fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias (1).

Art. 643. 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 à 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 marimeros que naveguen à la parte del flete no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la 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 à los esfuerzos hechos y à los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento (2).

Art. 644. El hombre de mar que enfermare 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 (3).

(1) Copia literal del art. 715 del C. A. Todas las legislaciones concuerdan con nuestro Código, con la excepción de Inglaterra, que en los estatutos de Victoria 17 y 18 y arts. 131, 132 y 133, consigna que el derecho del marinero à su sueldo no puede en caso alguno depender de la realización del flete.

(3) Copia literal del art. 718 del C. A. Francia (262): el marinero es cuidado y curado á expensas del navío, si enferma

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 (1).

durante el viaje ó si es herido en servicio del barco. Bélgica (262), Italia (363) y Portugal (1.469): los gastos de este género son de cuenta del navío y del flete. Los demás Códigos y las leyes inglesas concuerdan con el Código francés. Alemania (548): los gastos son de cuenta del armador, quien debe soportarlos tres meses á contar desde la enfermedad ó la herida, si ha impedido el viaje del marinero; tres meses á contar desde el regreso del barco, si el marinero vuelve al punto de partida; seis meses si el viaje no termina en el punto donde ha sido desembarcado; seis meses si ha sido dejado en tierra, durante el curso del viaje; además, en estos dos últimos casos tiene derecho al importe de los gastos de regreso. Holanda (424): son por cuenta del navío, y del flete si la enfermedad, las heridas ó la mutilación han tenido lugar en el servicio del navío.

Holanda (428), Francia y Bélgica (264) é Italia (367): si el marinero sale del navío sin autorización, y es herido en tierra, los gastos de su curación y cuidado corren de su cuenta y podrá ser despedido por el Capitán. En este último caso sólo percibirá los sueldos devengados.

Portugal (4.473), Brasil (560), Chile (944) y República Argentina (1.474): en este caso el marinero no tiene derecho à salario alguno durante su enfermedad. Alemania (550): el hecho de contagiarse de una enfermedad sifilitica priva al marinero de todo derecho. Inglaterra (180 M. S. A.): el marinero cesa de devengar su soldada por todo el tiempo durante el cual no ha querido trabajar ó ha descuidado el trabajo sin causa alguna legítima, ó por el tiempo durante el cual ha sufrido una prisión.

Por último, Holanda (425 y 426): en el caso en que la enfermedad provenga de motivo justificable, deberá pagarse su cuidado y su completa curación si el enfermo, herido ó mutilado no pudiera continuar el viaje sín peligro. El Capitán, antes de su marcha, está obligado á asegurar el importe de estos gastos. El herido, enfermo ó mutilado, tiene no solamente derecho á su sueldo durante el período de su curación, sino también á los que le correspondan hasta el momento en que pueda estar de regreso en el punto de partida, recibiendo una cantidad para atender á los gastos que el mismo le ocasione.

atender á los gastos que el mismo le ocasione.
(1) Copia literal del art. 719 del C. A. Bélgica y Francia (263): en el caso de que la herida proceda de combate con

⁽²⁾ Copia exacta de los arts. 716 y 717 del C. A. Alemania (542), reconoce á los marineros en estos casos la indemnización necesaria para sufragar los gastos de regreso. Inglaterra (182 M. S. A.) Toda estipulación por la que un marinero hubiere consentido en abandonar sus derechos en el caso de la pérdida de un navío, es nula. El derecho del marinero á sus ganancias, no puede sujetarse á la realización del flete; pero en caso de naufragio ó de pérdida del barco, puede el marino ó marinero ser privado de todos sus derechos, si se prueba que no ha hecho todos los esfuerzos posibles para salvar el buque. Los demás Códigos concuerdan en un todo con el nuestro.

Art. 645. 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 à la parte y la muerte hubiere ocurrido después de emprendido el viaje, se abonará à 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 à 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 integra 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 habiéndolo sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio, sólo percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento (1).

enemigos ó piratas en defensa del buque, los gastos de la enfermedad se sufragarán por cuenta del navío y del cargamento. Holanda (424), Portugal (1.469), Brasil (360) y Chile (944): estos gastos se repartirán entre el navío, el flete y el cargamento, considerándose como avería gruesá. Confederación regentina (1.474): concede además al marinero una indemnización si ha sufrido una mutilación cualquiera, y por último, Alemania (549) establece que el marinero puede también pedir una indemnización.

(1) Copia literal de los arts. 720 y 721 del C. A. Bélgica y Francia (265), Portugal (4.476), Holanda (434), Brasil (562) é Italia (368): en caso de muerte de un tripulante durante el viaje, si éste está enganchado por meses, se pagarán á sus he-

Art. 646. 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 (1).

rederos las mesadas devengadas; si el compromiso es por el viaje, percibirá la mitad de sus salarios si muere durante la marcha ó en el punto de llegada, y el total si fallece en el viaje de regreso; si el marinero va á la parte, corresponde á los herederos esta parte integra, si ha muerto una vez comenzado el viaje. Los salarios del marinero muerto en la defensa del buque son devengados por sus herederos, si el barco arriba à puerto. El marinero cogido en el barco y hecho esclavo no puede reclamar contra el Capitán, naviero ó fletantes, para el pago de su rescate: percibe solamente su salario hasta el día en que ha sido cogido y hecho esclavo; pero si ha sido hecho prisionero, al ser enviado por mar ó tierra para el servicio del barco, percibe sus salarios integros, á más de una indemnización para el pago de su rescate, si el navío llega á puerto. Esta indemnización se pagará por los navieros, si el servicio prestado al ser hecho prisionero era para el barco, y por los propietarios y el cargamento, si el servicio fuese para ambos. La indemnización se fija en 600 francos, con la exclusión del Código italiano en su art. 372, que la eleva hasta un máximun de 1.200 francos.

Alemania (531): si el marinero muere después de su entrada en el servicio, el armador debe pagar su salario hasta el día de su muerte y sufragar los gastos de entierro. Si el marinero muere defendiendo la nave, el armador debe pagar además una indemnización fijada por el Juez en caso necesario. El Capitán debe formar un inventario de los efectos de la sucesión, que se encuentran á bordo, cuidar de su buena conservación y hacerlos vender, si hubiere lugar. Inglaterra (M. S. A.): la muerte del marinero no puede modificar en nada sus derechos al salario ganado.

Chile (945) y República Argentina (1.178) copian en su totalidad la disposición que comentamos del Código español.

(1) Este artículo reproduce el 722 del C. A., aunque aquél no era tan extenso, porque nada decía sobre la forma y tiempo de liquidar el pago de los sueldos y salarios del personal del buque. Concordancia con los Códigos extranjeros.