

SECCIÓN SEGUNDA

DE LOS CAPITANES Y DE LOS PATRONES DE BUQUE

Art. 609. Los capitanes y patrones deberán ser españoles, 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. (*Arts. 634, párr. 1.º, y 635, Cód. 1829.*)

Si el dueño de un buque quisiere ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas Ordenanzas y Reglamentos. (*Art. 637, Código 1829.*)

Se da el nombre de capitán ó patrón, según la clase del buque, á la persona encargada de él.

La primera denominación se aplica á los que rigen buques de navegación de altura ó que rigieren naves de grandes dimensiones é importancia, siquiera estén consagradas al cabotaje.

Denominase patrón á cuantos mandan naves menores exclusivamente dedicadas al cabotaje.

Para los efectos del comercio marítimo significa lo mismo capitán que patrón; ambos son jefes de nave.

La naturaleza del cargo de capitán de buque en sus relaciones con el naviero es especialísima: el Tribunal Supremo la define gráficamente cuando declara que «el capitán de la nave no es criado ni dependiente del naviero.» (*Sent. de 5 de Enero de 1882.*)

«El capitán de la nave representa, á bordo de la misma, la persona del naviero, en todas las relaciones jurídicas que nacen del contrato de comercio celebrado entre éste y tercera persona, hasta el punto de que si los derechos de ésta fuesen perjudicados por la conducta del capitán, el

naviero está obligado á indemnizar como si él mismo hubiere causado los perjuicios.» (*Sent. de 21 de Enero de 1882.*)

El capitán debe ser español, con la capacidad legal necesaria que para obligarse pide este Código, y la aptitud náutica que exijan las leyes, Ordenanzas y Reglamentos de Marina.

Una R. O. reciente, que transcribimos á continuación, determina las circunstancias que deben tener los capitanes de buque.

«Excmo. Sr. En vista de las razones expuestas por la Junta de la marina mercante, en representación de los intereses marítimos de las diferentes localidades de la Península, oído el parecer de esa corporación de la digna presidencia de V. E., y teniendo además en cuenta las prescripciones del Código de Comercio, S. M. el rey (que Dios guarde) ha tenido á bien resolver lo siguiente:

»1º Los capitanes de los vapores trasatlánticos de más de 4.500 toneladas de arqueo total, cuando sean pilotos, ó los de esta clase que se nombren para encargarse de la parte profesional y náutica en caso contrario, deberán ser de la clase de primeros, con opción también los segundos á dichas plazas siempre que hayan desempeñado, cuando menos, por espacio de dos años, el cometido de oficial ó piloto subalterno ó subordinado en los vapores de estos tonelajes y servicio.

»2º Los capitanes pilotos, ó los de esta clase en su defecto, cuando el mando no recaiga en persona con título profesional de los demás vapores, en excediendo de 500 toneladas, ó de buques de vela que midan más de 250, serán indistintamente de la clase de primeros ó segundos.

»3º En los buques de cabotaje de más de 400 toneladas si son de vela, y en pasando de 200 cuando sean de vapor, serán indistintamente de la clase de primeros, segundos ó terceros pilotos las plazas de que se trata en esta soberana disposición; esto es, las del mando de los expresados buques y de piloto encargado de su dirección profesional, aun cuando en sus viajes puedan tocar en puertos extranjeros.

»4º Queda reservado indistintamente para pilotos ó patrones el desempeño de tales plazas á elección de los mismos navieros, en los buques costeros de 400 toneladas ó menor arqueo si son de vela, de 200 para abajo si son de vapor, como asimismo en todos los que se dediquen al servicio de dragas, remolcadores y demás de los puertos, en tanto que no pasen del expresado tonelaje.

»Si en cualquier circunstancia y tiempo fuesen habilitados para distinto servicio y navegaciones los buques del tonelaje comprendido en esta cláusula que para más acertado desempeño y éxito de los viajes así lo requiriesen, quedará limitada la elección á entre los de la clase de pilotos.

»5º Las anteriores disposiciones se entienden sin perjuicio para los individuos que en la actualidad desempeñan mandos de buques, ya sean de vapor ó de vela, y por sus condiciones especiales hayan merecido la confianza de sus navieros ó armadores; pero si por cualquier circunstancia cesaran en dicho cometido, serán desde luego reemplazados por los de la clase y condiciones que queden estipuladas.

»6º Los navieros ó consignatarios, al proponer á la Autoridad de marina en los puertos españoles, y á los Cónsules en los del extranjero, el piloto ó patrón que deseen mande el buque de su propiedad ó que representan, ó que se encargue de su dirección profesional, manifestarán por escrito que el individuo en quien debe recaer el nombramiento no se halla sujeto á responsabilidad civil ni criminal, ni mucho menos á sumaria ó condena por los Tribunales de Marina por faltas ó delitos en el ejercicio de su profesión, y por tanto, declarar que tienen la aptitud legal para mandar y contratar con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio que rija.

»7º Queda por tanto modificado el art. 9º del Reglamento de navegación mercante publicado en el cuaderno núm. 20 de la Colección recopilada y declarada vigente por Real orden de 4º de Enero último en el sentido del punto 4º de esta soberana disposición, y ampliado dicho Reglamento con lo demás que se preceptúa.

»De Real orden lo expreso á V. E. para su conocimiento y el de esta corporación. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 30 de Abril de 1885.—Antequera.»

El dueño de un buque, si carece de aptitud bajo el punto de vista comercial ó pericial, no tendrá más atribuciones que las puramente económicas, y encomendará la navegación á quien no careciere de aquélla.

El dominio de la cosa, no da la capacidad necesaria para la dirección de la nave; y el tercero—oficiales, tripulación, flete y cargas afectas al buque,—son otros tantos intereses privados que piden una dirección científica, perita y competente, por lo que el legislador con elevado criterio concede al dueño, no perito, la administración, pero no la dirección de la nave.

Las siempre famosas Ordenanzas de Bilbao disponían que nadie pudiera ejercer el cargo de capitán maestro ó patrón sin haber navegado antes seis años; los cuatro, de marinero, y los dos, de piloto, y sin haber obtenido, previo examen, el competente título del Prior y Cónsules, bajo las severas penas que en las mismas se señalaban.

También exigían que supiese leer, escribir y contar para dar puntual cuenta y razón así del navío y sus aparejos como de las mercaderías que se cargaren en él.

En Francia, para ser capitán de un buque mercante, se exige:

- 1º Ser de nacionalidad francesa.
- 2º Haber cumplido 24 años.
- 3º Llevar cinco años de navegación y uno en los buques del Estado.
- 4º Haber sufrido los exámenes de suficiencia que pide la legislación francesa.

Los requisitos necesarios en Alemania y en Italia no son menores, y se dan la mano con los exigidos por la legislación española.

*
*
*

El contrato por el cual se obliga el capitán con el naviero, es un contrato de *industria*, un verdadero *alquiler*, *locación ó arrendamiento de servicios personales*, confundido á veces con el de *mandato*; es ciertamente indefinible con toda precisión y exactitud, jurídicamente considerado, en el cual la inteligencia marítima, la pericia comercial, el valor personal, cualidades distintivas del cargo, no pueden anteponerse unas á otras, sino que conjuntamente han de coexistir en todos los actos que debe realizar, así en el mar rigiendo la nave y en el puerto en sus múltiples relaciones jurídicas y sociales, como en el desenvolvimiento de esta sección del Código tendremos ocasión de probar.

Art. 610. Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

1ª 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. (*Art. 639, Cód. 1829; 223, francés; 499, italiano.*)

2ª Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiere recibido el naviero. (*Art. 638, Cód. 1829.*)

3ª 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 sumaria, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer en el primer puerto á que arribe. (*Artículo 640, Cód. 1829; 2º, ley francesa de 22 de Agosto de 1790.*)

4ª 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. (Art. 641, Cód. 1829.)

5ª 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. (Art. 642, Cód. 1829; 481, alemán.)

6ª 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. (Párrafo 1º, art. 643, Cód. 1829; art. 232, francés.)

El capitán es el mandatario del propietario ó naviero del buque, y donde éstos no estén, ó por su delegación especial, no sólo puede tripular la nave, sino que debe hacerlo con oportunidad y según las instrucciones que de aquéllos tuviere recibidas.

Cuando el naviero ó propietario contratase la tripulación, deberán atenderse á la propuesta del Capitán, una vez que los tripulantes deben ser de su completa confianza.

Por regla general, la mejor tripulación es la escogida por el capitán: nadie puede conocer tan bien como él la capacidad de los oficiales y marineros, su actividad, su celo, su carácter y sus condiciones especiales.

El capitán es el jefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulación; pero él debe seguir las instrucciones, en lo previsto, por naviero, regir la nave con prudencia, y en lo imprevisto, cumplir su deber con sumo valor y pericia irreprochable.

El capitán, para el buen régimen de la nave, en alta mar, desempeña funciones jurídicas, gubernativas y administrativas de carácter público, siendo responsable civil, criminal y gubernativamente de sus acciones ú omisiones, como detallaremos en su tiempo y en otro lugar.

En sus relaciones con los pasajeros, si alguno cometiere algún delito grave que deba ser penado con pena corporal ó pecuniaria, debe prenderle y retenerle preso á bordo, sin distinción de cargo, categoría, estado ni fuero, hasta su entrega á la Autoridad competente en el puerto de descarga.

En sus relaciones con la tripulación, la jurisprudencia del Tribunal Supremo en sentencia de 5 de Enero de 1882 consigna, que «el capitán es el jefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de ella;» por tanto, es lógico cuanto dispone la tercera de las facultades de este artículo; y con sujeción á las Leyes y Reglamentos de la Marina mercante, estando á bordo, puede imponer penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, sin perjuicio de instruir la correspondiente sumaria, que entregará en el primer puerto que arribe á las autoridades competentes.

La ley del Registro civil concede facultades especiales á los capitanes ó patrones de barcos mercantes para formalizar el acta en que se acredite el nacimiento ó la defunción de los ciudadanos en los buques, durante la travesía, y aun de los matrimonios *in articulo mortis*, y que aquí tienen un perfecto lugar, ya que es inherente al cargo de capitán ó patrón de nave, el de oficial auxiliar del Registro civil.

Dividese éste en cuatro secciones, denominada la primera de *nacimientos*, la segunda de *matrimonios*, la tercera de *defunciones* y la cuarta de *ciudadanía*, debiendo llevarse cada una de ellas en su respectivo libro. (Art. 59.)

Los asientos de las diferentes secciones deben estar autorizados con el sello y firmados por el Juez y Secretario, ó por quienes les sustituyan. (Art. 44.)

Los asientos deben expresar el lugar, el día, la hora, el mes, el año que son inscritos, el nombre y apellido del funcionario encargado del Registro y del que haga las veces del Secretario, los nombres y apellidos, edad, estado, naturaleza, profesión ú oficio y domicilio de las partes y de los testigos que en el acto intervengan. (Art. 20.)

No pueden consignarse en el Registro civil más que las declaraciones y circunstancias expresamente requeridas ó permitidas por las leyes. (Artículo 20.)

En el Registro civil han de constar:

Los nacimientos ocurridos en buque español durante un viaje, si ninguno de los padres tuviere domicilio conocido en España; las defunciones ocurridas en viaje por mar, si el difunto no tuviere domicilio conocido en España; los matrimonios *in articulo mortis* celebrados en viaje por mar.

Y como cada caso, además de ser distinto, exige distinta forma é impone graves responsabilidades sobre el capitán ó patrón de nave, precisa consignarlo como nota en este lugar, y como uno de los cargos que pesan por la Ley civil sobre estos funcionarios, debiendo advertir que por las inscripciones que hicieren no podrán exigir retribución alguna.

«Art. 48. La inscripción del nacimiento en el Registro civil expresará las circunstancias mencionadas en el art. 20 y además las siguientes:

»1ª El acto de la presentación del niño.

»2ª El nombre, apellido, edad, naturaleza, domicilio y profesión ú oficio de la persona que lo presenta, y relación de parentesco ú otro motivo por el cual esté obligada, según el art. 47 de esta Ley, á presentarlo.

»3ª La hora, día, mes y año y lugar del nacimiento.

»4ª El sexo del recién nacido.

»5ª El nombre que se le haya puesto ó se le haya de poner.

»6ª Los nombres, apellidos, naturaleza, domicilio y profesión ú oficio de los padres y de los abuelos paternos y maternos, si pudiesen legalmente ser designados, y su nacionalidad si fuesen extranjeros.

»7ª La legitimidad ó ilegitimidad del recién nacido, si fuese conocida, pero sin expresar la clase de ésta, á no ser la de los hijos legalmente denominados naturales.

»Art. 51. Respecto á los recién nacidos de origen ilegítimo, no se expresará en el Registro quiénes sean el padre ni los abuelos paternos, á no ser que el mismo padre, por sí ó por medio de apoderado con poder especial auténtico, haga la presentación del niño y la declaración de su paternidad.

»Lo mismo se observará en cuanto á la expresión del nombre de la madre y de los abuelos maternos.

»Art. 55. Si el nacimiento se verificase en buque nacional durante su viaje, el contador, si el buque es de guerra, ó el capitán ó patrón, si es mercante, formalizará el acta de que habla el artículo anterior, insertando copia de ella en el diario de la navegación.

»Art. 56. En el primer puerto que el buque tocara, si está en territorio español, se entregarán los dos ejemplares del acta por el oficial que la haya levantado á la Autoridad judicial superior del mismo punto, quien hará constar la entrega por diligencia ante Notario público, testimoniándose aquélla literalmente. Inmediatamente se remitirán á la Dirección general, por distintos correos, los dos ejemplares del acta original para que practique en su Registro la inscripción correspondiente si ninguno de los padres del recién nacido tuviere domicilio conocido en España, y en otro caso, remitirá una de ellas al Juez municipal del domicilio para que haga la inscripción, quedando archivado el otro ejemplar en la Dirección. El acta de entrega se depositará en el archivo del Tribunal que la haya mandado extender.

»Si antes de tocar el buque en puerto español tocara en puerto extranjero donde haya Agente diplomático ó consular de España, se entregará á éste uno de los ejemplares del acta de que habla el artículo anterior

para que ejecute lo dispuesto en el mismo. El otro ejemplar se entregará con igual objeto en el primer puerto español en que después toque el buque á la Autoridad judicial superior, según lo determina el artículo citado.

»Art. 57. Cuando no exista Agente español en dicho puerto extranjero, el contador, ó el capitán del buque en su caso, reservarán en su poder los dos ejemplares del acta, y al llegar á puerto donde lo haya ó á otro español, practicarán lo ordenado en el artículo anterior.

»Art. 63. La falta de lo dispuesto en los artículos anteriores se corregirá con una multa de 10 á 100 pesetas.

»Art. 72. Del matrimonio *in artículo mortis* contraído en viaje por mar extenderá acta el contador, si es un buque de guerra, ó el capitán ó patrón si es mercante, en los términos prescritos respecto al nacimiento en el art. 55, practicándose lo dispuesto en el artículo mismo y en los 56, 57 y 58.

»Art. 79. En la inscripción del fallecimiento se expresarán, si es posible, además de las circunstancias mencionadas en el art. 20:

»1º El día, hora y lugar en que hubiese acaecido la muerte.

»2º El nombre, apellido, edad, naturaleza, profesión ú oficio y domicilio del difunto y de su cónyuge si estaba casado.

»3º El nombre, apellido, domicilio y profesión ú oficio de sus padres si legalmente pudiesen ser designados, manifestándose si viven ó no, y de los hijos que hubieren tenido.

»4º La enfermedad que haya ocasionado la muerte.

»5º Si el difunto ha dejado ó no testamento, y en caso afirmativo, la fecha, pueblo y notaría en que lo haya otorgado.

»6º El cementerio en que haya de dar sepultura al cadáver.

»Art. 80. Serán preferidos como testigos de la inscripción de un fallecimiento los que más de cerca hayan tratado al difunto ó hayan estado presentes en sus últimos momentos.

»Art. 87. Respecto á los fallecimientos ocurridos en los buques nacionales de guerra ó mercantes, se procederá á su inscripción formalizándose un acta de la manera prescrita en el art. 55, y practicándose lo dispuesto respecto á la inscripción de nacimientos en los artículos 56, 57 y 58.»

(Ley del Registro civil.)

* * *

En ausencia del naviero y del *sobrecargo*, en buque donde éste no existiere, puede contratar el fletamento del buque, pero sujetándose á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

En casos de urgencia puede disponer todo lo que sea absolutamente preciso para continuar y concluir el viaje, objeto principalísimo del buque mercante y al que le debe estar todo supeditado.

Art. 611. 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:

1º Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero.

2º Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella.

3º Librando sobre el naviero.

4º Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa.

5º 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 España, y al Cónsul español, hallándose en el extranjero; y en donde no le hubiere, á la Autoridad local, procediendo con arreglo á lo dispuesto en el art. 583 y á lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil. (*Art. 644, Cód. 1829; 496, alemán; 24, ley belga; 233 y 234, Cód. francés; 509, italiano.*)

Antes de comentar este artículo debemos observar que en el anterior se califica de *facultades inherentes* al cargo de capitán lo que en éste se reconoce como *obligaciones* del mismo; y sin pasar á disquisiciones filológicas, conviene también reconocer y manifestar, que nosotros, con el legislador, entendemos las antedichas, como obligaciones, y por tanto, de cumplimiento ineludible para el capitán.

El principal objeto de este artículo es dar facilidad al jefe de la nave

para cumplir las obligaciones que por su cargo le impone el Código. Confirmando el principio de que al naviero es á quien corresponde acordar los gastos que sean necesarios en la nave, pero que el capitán, cuando sean indispensables para evitar mayores daños y perjuicios, y *las circunstancias y la urgencia del caso* no le permitan pedir ni esperar las instrucciones del naviero, puede también verificarlos, obteniendo recursos para ello, si no los tuviere de las personas y por el orden correlativo que se ordena en el artículo que comentamos.

La responsabilidad de cuantos perjuicios puedan irrogarse al flete ó á la nave, es del capitán cuando no sea posible continuar y acabar el viaje sin peligro; y decimos *al flete y á la nave*, porque el capitán es responsable de los daños que por su omisión ó negligencia sobrevinieren, no sólo con respecto á los cargadores, sino que también para con el naviero.

Las Ordenanzas de Bilbao prevían este caso expresamente en el artículo 6º del capítulo 24.

El Código alemán, art. 503, párrafo 3º, dice que el capitán «no puede hacer compras ó reparaciones *extraordinarias* más que en caso de necesidad», y al efecto le autoriza *un préstamo á la gruesa*, ó para que verifique «la venta de aparejos ó provisiones de la nave que no sean indispensables.»

Nuestro Código es más previsor y faculta al capitán para que primeiramente tome un préstamo de los consignatarios del buque, y en su defecto, de los consignatarios de la carga y subsiguientemente girando á cargo del naviero.

Si estos medios no le proporcionaren fondos, está facultado para verificar un préstamo á la gruesa; y si éste tampoco diere resultado, le autoriza para vender «la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir el viaje.»

Pero estos dos últimos medios son extraordinarios, y para ejecutarlos tiene necesidad el capitán de acudir á la Autoridad judicial en puerto español, al Cónsul en puerto extranjero, si lo hubiere, y en su defecto á la Autoridad local, quienes, en vista del expediente instruido al efecto, harán en la certificación del Registro mercantil, que debe llevar el capitán del buque, la anotación provisional que corresponda, al objeto de que se formalice en dicha oficina este gravamen del mismo más tarde, cuando llegue al puerto de su matrícula, á los efectos consiguientes.

Esta formalidad debe cumplirla ineludiblemente el capitán, porque si así no lo hiciere, será suya exclusivamente la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa, como terminantemente lo dispo-

ne el art. 581 del Código, con quien conueña éste que comentamos.

El legislador es lógico en la defensa de los derechos del tercero. Todo gravamen que afectara á la nave y no figurase en el Registro ó interinamente en el certificado, expedido por el Registrador mercantil en el puerto de matrícula del buque, no perjudica á tercero y será responsable personalmente de su pago el capitán de la misma, siquiera estuviera hecho con todos los otros requisitos que pide el Código. La inscripción en el Registro no convalida el acto, pero sí exime de responsabilidad al jefe de la nave.

El procedimiento judicial que debe seguirse para la justificación de los últimos medios propuestos en este artículo es el que señala la Ley de Enjuiciamiento civil, en la sección segunda, «De la jurisdicción voluntaria en negocios de comercio», *título VI*, art. 2164, para los buques matriculados en la Península é islas adyacentes; y el *título VI*, art. 2122 de la Ley de Enjuiciamiento civil de Cuba y Puerto Rico, para los matriculados en los puertos de dichas provincias ultramarinas.

Art. 612. Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

1^a Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente real ó de navegación; el rol de los individuos que componen la dotación del buque, y las contratas 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.

2^a Llevar á bordo un ejemplar de este Código.

3^a Tener tres libros foliados y sellados, 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 ejecuten 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 mercaderías, 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 procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.

4^a 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