

á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia. (Art. 674, Cód. 1829.)

Lo natural es que el capitán cumpla primeramente con las obligaciones que le imponen los poderes públicos. El principio, que en Derecho internacional se llama de *territorialidad*, exige que así sea cuando el capitán arribe á puerto extranjero, y el deber de acatar las leyes del país cuando arribare á puerto español así lo demandan.

Lo primero, pues, es obtener el permiso de desembarco de las oficinas de Sanidad y Aduanas, y cumplimentar todas las demás disposiciones que la Administración exija para arribar al puerto. Después que todos estos particulares se hayan cumplimentado, el primer deber del capitán es entregar sin desfalco alguno el cargamento á los consignatarios, y el buque, cuando llegare al puerto de arribada, al consignatario.

Esto en el supuesto que el capitán hubiere terminado su viaje y cumplido su compromiso; pero cuando el buque se detuviere en el puerto sólo para descargar los pasajeros ó las mercancías, cumple con entregar éstas al portador legítimo de los *conocimientos*; y si ignorase á quién deberá hacer la entrega, pondrá el hecho en conocimiento del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

Para este caso cumplirá estrictamente lo que dispone la tantas veces mencionada Ley de Enjuiciamiento civil, con lo que su responsabilidad queda terminada en lo referente á los viajeros y mercancías, si aquéllos nada reclamasen á su desembarco y éstas fuesen recibidas á *contento* del consignatario ó consignatarios á quien legítimamente debieren y fueren entregadas.

SECCIÓN TERCERA

DE LOS OFICIALES Y TRIPULACIÓN DEL BUQUE

Art. 626. Para ser piloto será necesario:

1º Reunir las condiciones que exijan las Leyes ó Reglamentos de marina ó navegación.

2º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo. (Art. 687, Cód. 1829.)

Piloto es el que entiende y ejerce el pilotaje. Aparte de las divisiones ó clasificaciones que la náutica hace y admite la legislación, en su sentido práctico, la gente de mar admite la siguiente clasificación:

Piloto de altura: que es el que sabe dirigir la navegación en alta mar por las observaciones de los astros.

Piloto de puerto: el que por tener conocimiento práctico de sus mareas bajas y sondas, dirige la entrada á él y la salida de los buques.

Piloto práctico: el que en la navegación que se hace *costeando* gobierna la embarcación por el conocimiento que tiene de las costas y puertos.

El cargo de piloto es profesional y no puede ser ejercido sin obtener la habilitación y autorización que previenen las Ordenanzas de mar.

El naviero nombra el piloto con anuencia del capitán, pero si su elección es libre en cuanto á la persona ésta ha de estar capacitada para el ejercicio de la profesión, como queda expuesto, y todo contrato que se celebrare con persona que carezca de este requisito es nulo, de toda nulidad.

El piloto debe ir provisto de los instrumentos científicos que le son necesarios para la navegación, y es responsable de todos los accidentes á que su omisión pudiese dar lugar.

Debe seguir el rumbo que el capitán le ordenare, y si creyere que éste padece error en su mandato, hacerle ante los demás oficiales de la nave las observaciones que crea necesarias; y si á pesar de ello el capitán insistiere en que condujere el buque por el mismo rumbo que tenía indicado, extenderá su protesta respetuosa y razonada en el *libro de navegación* y obedecerá estrictamente las órdenes del capitán.

Llevará un libro foliado y sellado, denominado «Cuaderno de bitácora», y autorizado por la Autoridad competente; en él anotará diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgare hallarse; los encuentros con otras naves y todas las variaciones de aguja, el abatimiento, la dirección, la fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, el número de hornos que se lleven encendidos, la presión del vapor y el número de revoluciones.

Bajo el nombre de *Acaecimientos*, consignará todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación, formando cada asiento separado con la fecha correspondiente.

Si por su impericia ó descuido varase ó naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que ésta sufiere ó el cargamento.

Según la ley 5ª, tit. 24, Partida 2ª, se impondrá la pena de muerte al piloto que cometiere el engaño y falsedad de conducir la nave por luga-

res peligrosos para que perezca ésta, y además la responsabilidad civil subsiguiente sobre la totalidad de sus bienes.

Para comprender más acabadamente la naturaleza y responsabilidad del cargo profesional de piloto, deberán tener muy en cuenta las Ordenanzas generales de Marina, el R. D. de 26 de Abril de 1871 y el de 1º de Abril de 1873 reformando una cláusula del anterior.

*
*
*

El piloto es el segundo jefe del buque, y en los casos imprevistos sustituirá al capitán con todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Art. 627. 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. (*Núm. 71, cap. 24, Ordenanzas de Bilbao de 1737; art. 689, Cód. 1829.*)

En los casos de enfermedad, ausencia ó fallecimiento del capitán, si el naviero no tiene previsto nada en contrario, el piloto es el jefe natural de la nave. En todo otro caso no previsto por el Código, que imposibilitare al capitán de cumplir su cargo con ó sin designación de éste, le sustituye, por ministerio de la ley, el piloto.

Para que así no suceda es preciso manifestación expresa del naviero y nombramiento especial del capitán que ha de sustituir al inutilizado: ínterin no llegue á tomar posesión del cargo de Capitán el designado por el naviero, y acredite debidamente su nombramiento, el piloto regentará el buque y llevará su dirección sujetándose á las instrucciones del naviero remitidas al capitán inutilizado.

Por ninguna otra razón podrá abandonar el piloto el cargo de capitán de la nave y cumplir con todos los deberes del mismo.

Art. 628. 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. (*Art. 3º, lib. 2º, tit. 4º, Ords. de Mar francesas de 1681; núm. 74, Ords. de Bilbao de 1737.*)

Todo el material científico para llenar cumplidamente el cargo de piloto, tiene obligación éste de tenerlo en el buque en disposición de ser utilizado.

Su falta es penable con arreglo á las Ordenanzas marítimas, y el Código por su parte le hace responsable de los accidentes que sobrevinieren al buque, pasajeros y mercancías.

No está exento de responsabilidad criminal así el capitán como los peritos que en su día deben reconocer el buque y ocultaren ó no inquierieren con exactitud la omisión de algo ó parte del expresado material propiedad del piloto.

Son muchos los intereses que juegan en todo viaje marítimo para que sean muchas, en caso alguno, las precauciones que para su mejor éxito se tomen por el naviero ó el Capitán antes de emprenderle; muchas conforme con la letra, y con el espíritu del Código de Comercio, todas.

Art. 629. 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. (*Art. 692, Cód. 1829; párr. 2º, arts. 486 y 487, alemán.*)

Este libro debe llevarse constituyendo cada día un asiento separado con la fecha y hora correspondiente en que se hiciere, expresando la longitud y latitud en que se hallare el buque, determinando la altura del sol, la derrota y la distancia recorrida desde el día anterior, con expresión de la recorrida en todo el viaje.

Para especificar los diversos particulares de que debe constar, según este artículo, el asiento del día, se sacará al margen del libro la palabra ó frase que sirva para designar, ya los *rumbos navegados*, ya la *variación de la aguja*, el *abatimiento*, la *dirección y fuerza del viento*, ya el *número*

de hornos encendidos, si el buque fuere de vapor, etc., etc., al objeto de que á primera vista pueda el menos versado encontrar y apreciar en su día el particular que sea objeto de su investigación.

Bajo el nombre de *Acaecimientos* debe llevarse —y convendría en libro aparte,—consignar todas las maniobras que ejecute el barco, y todos los particulares y accidentes que ocurran en el mismo durante la navegación, recomendando nosotros el método y forma que dejamos ya indicada, como la más clara y más conducente á los fines que se propone obtener el legislador, el día en que deban ser confrontados el libro del capitán, *Diario de navegación*, el del piloto, *Diario de bitácora*, y el del maquinista, *Cuaderno de máquinas*, para la investigación y comprobación de la respectiva responsabilidad de cada uno de los oficiales del buque.

Art. 630. 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. (*Art. 691, Cód. 1829.*)

El capitán es el jefe de la nave, según declaración expresa del Código de Comercio, y en cuanto hace relación á su autoridad, el legislador procura ponerla fuera de toda discusión. Exactamente lo mismo hizo el Código derogado de 1829, en el art. 694 del mismo.

Cuando acaeciére el caso previsto en el artículo que anotamos, el piloto hará, como dice el Código, la oportuna protesta firmada por él y por otro de los oficiales de la tripulación en el *Diario de navegación*; pero obedecerá el mandato del capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

La protesta debe ser respetuosa y razonada, justificando la razón de su existencia, y demostrando los fundamentos náuticos, comerciales ó de orden público—que de todo puede haber—que aconsejaban la variación del rumbo emprendido para realizar el feliz viaje del buque; la opinión manifestada por los oficiales de la nave, ante quienes debe exponer las observaciones que su pericia y celo le aconsejen exponer al Capitán, la negativa de éste, que no necesita razonar, y en su vista la protesta de que en obediencia debida sigue el rumbo ordenado por el jefe de la nave, pero

no acepta responsabilidad alguna de las que pudieran sobrevenir por las consecuencias que produjere dicha orden, así al buque como á los pasajeros y mercancías; terminando con la firma suya y del oficial que, según la ley, debe verificarlo también.

Si más de un oficial del buque quisiere firmar la protesta, ¿podrá hacerlo? No vemos en ello inconveniente alguno, siempre que la protesta no constituya un acto de rebelión, que en todo caso sería penable.

Art. 631. 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. (*Núm. 78, cap. 24, Ord. de Bilbao de 1737; Art. 693, Cód. 1829.*)

La responsabilidad del piloto, como la del capitán, puede ser criminal ó civil, ó participar de ambas á la vez; por regla general, en todo delito caben las dos acciones.

Los más leves descuidos son penables; la impericia, con mayor motivo, puesto que puede llegar á ser considerada como delito, según las circunstancias que en ella concurran.

Art. 632. Serán obligaciones del contraamaestre:

1ª 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.

2ª Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra.

3ª 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.

4ª 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.

5ª 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:

1^a 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.

2^a 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.

3^a 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.

4^a 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.

5^a 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^a 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 consumo del combustible y de materias lubricadoras, y, bajo el epígrafe de «Ocurrencias 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. (*Arts. 696 y 697, Cód. 1829.*)

Acusa una infracción grave del método seguido por el legislador, en la redacción del Código, el haber incluido en un mismo artículo las obligaciones del contraestre y las del maquinista, aunque numerando especialmente cada una de aquéllas.

El expositor no debe contribuir á la confusión del precepto, y su principal misión es el esclarecimiento de lo oscuro ó dudoso de aquél, y en tal supuesto, comenzaremos á ocuparnos del *contraestre* y sus obligaciones con arreglo á los preceptos vigentes.

Contraestre es un hombre de mar experto y antiguo en el servicio marítimo, examinado en su profesión y colocado en una categoría superior á todas las clases de la marinería.

En la marina de guerra hay contraestres primeros, segundos y terceros; en general, todos son oficiales de mar, y según el objeto á que están destinados así se denominan: los hay, por tanto, de arsenal, de construcción, de dique, de recorridos, etc.

En la marina mercante es también oficial de mar, y sus atribuciones ordinarias, la vigilancia inmediata del equipaje, mandar la maniobra bajo la voz del oficial de guardia ó por sí mismo, en las faenas mecánicas del arte náutico.

En los casos extraordinarios de ausencia, enfermedad ó fallecimiento del capitán y piloto, él sucede por ministerio de la ley en el mando del buque con todas las atribuciones, obligaciones y responsabilidades del capitán, y como á tal, se le debe toda la obediencia ya determinada y expuesta.

Para ser contraмаestre se requiere: ser español ó estar naturalizado ó tener familia en la Península é islas adyacentes.

Haber servido tres campañas sin deserción.

Saber las obligaciones de un oficial de mar en las faenas marineras ordinarias y extraordinarias de la navegación

Ser de notoria probidad, y obtener el correspondiente título de la Autoridad superior marítima del departamento.

Su nombramiento corresponde al naviero, previa propuesta del capitán.

Son sus obligaciones, las que taxativamente aparecen en la primera parte del artículo que arriba dejamos transcrito, y de ella resulta:

Que debe vigilar, sobre todo, así en lo que se refiere á la conservación y aparejo de la nave, como en el buen orden del cargamento, á fin de tener aquella expedita para la maniobra; mantener la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo instrucciones al capitán en los casos dudosos, y dando cuenta inmediatamente de cualquiera ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad; detallar á cada marinero el trabajo que debe realizar á bordo, y velar por su ejecución y cumplimiento, y encargarse, bajo inventario, del aparejo y todos los pertrechos del buque, si procediere á su desarme, á no disponer otra cosa el naviero.

Obsérvase, por tanto, que la acción inmediata del contraмаestre, condensando todas las obligaciones en una sola frase, es, la vigilancia sobre la nave, el aparejo, la carga y su colocación, el trabajo de disciplina y buen estado moral y sanitario de la tripulación, y cumplir él por su parte y hacer cumplir las órdenes del capitán.

*
**

El maquinista es un oficial de la nave, pero sin otro mando ni intervención en ella que en el aparato motor.

No tiene necesidad este oficial de conocer en poco ni en mucho la náutica en lo que se refiere al mando y dirección de un buque; pero sí probar su suficiencia, con arreglo á lo que las leyes y reglamentos exijan, y no estar inhabilitado para el desempeño de su cargo.

Las obligaciones en su parte teórica están suficientemente expresadas y previstas, y no precisan grandes aclaraciones.

Respecto de aquellas que se refieren á sus relaciones con el capitán, ha de tener presente que éste es el jefe de la nave, á quien quiere el Código se preste absoluta obediencia; así que ha de darle cuenta inmediatamente de cualquier avería y cualquier otro accidente que ocurra en su departamento, ya referente á la disciplina entre sus subordinados, ya de la clase que fuere.

Como el capitán dirige la nave y sabe la dirección que le conviene llevar en la marcha, necesita saber el gasto que se hace del combustible y el estado de las máquinas.

Cuando hubiere discrepancias entre las órdenes del capitán y las medidas que juzgue conveniente tomar el maquinista en el aparato motor, éste hará la oportuna protesta ante los demás maquinistas y oficiales de la nave, consignándola en el *Cuaderno de máquinas*, y manifestando, como el piloto, que las responsabilidades que pudieran sobrevenir á la nave, al cargamento, pasajeros y equipaje no serán nunca de su responsabilidad.

La forma de la protesta será respetuosa y razonada, huyendo en la redacción de cuantas frases pudiesen interpretarse como desacato á la autoridad del capitán y manifiestas señales de rebelión, para evitarse ulteriores y acaso peores consecuencias.

Art. 633. El contraмаestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad. (*Art. 694, Cód. 1829.*)

Nos ha dado cuenta el legislador de las obligaciones del contraмаestre; y cuando ya hemos examinado las del maquinista, un asunto tan capitante como el de este artículo, referente á las facultades de que pueden las circunstancias revestir al contraмаestre, nos sale al paso. Es de lamentar esta falta de método.

Como sobre este particular ya hemos dicho lo conveniente al explicar la naturaleza y responsabilidades del cargo de contraмаestre, á dicho comentario nos referimos.

Art. 634. El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y, á falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capi-

tán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del Cónsul ó Autoridades de marina.

Las contrataciones 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. 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 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 éste Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 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 contrataciones 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. (*Art. 699, Cód. 1829; 12 y 39, ley alemana de 27 de Diciembre de 1872, sobre los hombres de mar; 47, ley belga; 521, párr. 2º, 522 y 523, Cód. italiano.*)

Del mismo defecto que el anterior, de su falta de método, se resiente este artículo.

Su primera parte es pura y simplemente la expresión de la facultad que tiene el capitán para componer la tripulación, en ausencia del naviero, á falta de marineros españoles, con extranjeros, hasta la quinta parte de la tripulación, en los puertos de la nación.

En puertos extranjeros, con la anuencia del Cónsul ó de las Autorida-

des de marina de los mismos, podrá completar la tripulación con extranjeros.

Conviene mucho tener presente estas facultades del capitán con aquellas otras de los artículos 610 al 613, con quienes concuerda el presente.

Para entrar á examinar la segunda parte de este artículo, es necesario que antes sepamos qué es lo que se entiende por tripulación ó equipaje del buque, qué por dotación del mismo, y el modo y la forma de celebrar sus contratos los hombres de mar con el naviero ó el capitán en su nombre.

Entiéndese por tripulación ó equipaje, todas las personas embarcadas para el servicio de un buque.

Los ajustes ó contratos con la tripulación pueden ser de varias clases, pero los más comunes son cuatro:

1º *Ajuste por viaje*, que es el que celebra un hombre de mar cuando alquila sus servicios por cantidad determinada para todo el viaje, cualquiera que sea su duración.

2º *Por meses*. Entendiéndose por tal, el ajuste que se celebra por todo el viaje, pero á un tanto cada mes.

Estos dos *ajustes*, son una especie de contrato de locación y conducción, porque de ellos resultan alquilados los servicios del hombre de mar por un precio determinado. Mas cuando se tratare de carpinteros, calafateadores, herreros, pintores y cualquiera otro oficio manual, resulta más claro el contrato de industria, porque de él nace la obligación de alquilar el obrero su trabajo particular en el buque y para las necesidades del buque.

3º *A la parte*. Por este contrato se promete el marinero formar su salario con una parte de la ganancia que se obtuviere en la expedición. Este contrato es, por su naturaleza, aleatorio; pueden no obtenerse ganancias en aquella expedición, y las partes se atienen al resultado, si bien es cuenta del naviero en último caso la manutención del equipaje.

4º *Al flete*. Es aquel en que se estipula que el pago del salario consiste en determinada parte en las ganancias que se obtuvieren en el transporte de pasajeros ó mercancías.

Por lo general, el 1º y 2º ajuste se usa en las navegaciones de altura y en los buques propiedad de las Compañías navieras, y el 3º y 4º en las tripulaciones de los barcos costeros empleados en el pequeño comercio de cabotaje y en los buques de pesca; y son, en algún modo, contratos de Sociedad en que el naviero pone en el fondo común su nave y el hombre de mar su industria para dividir las ganancias que resulten de la empresa en la proporción convenida.

Por *tripulación* no se entiende la *dotación* del buque; componen

aquella los hombres de mar, y ésta todos los individuos que fueren necesarios para la dirección, maniobras y servicio del buque, desde el capitán al paje.

En la dotación, como hemos visto, hay jerarquías, y sin duda por eso el Código establece por separado las reglas de cada cargo, y luego las comunes á todos los individuos; en la tripulación no, ó por lo menos no existen caracterizadas en el Código mercantil.

*
**

Además de las formas ya indicadas de contratar la tripulación, hay otras muchas que, si bien carecen de norma fija, en ellas existe manifiesta la voluntad de obligarse á servir y cumplir su deber respectivo en el buque durante la navegación: en los barcos de pesca hay verdaderas curiosidades jurídicas en que importantísimas cuestiones de derecho se resuelven por principios que, á conocerse bien, no asustaría tanto el problema social, resuelto, especialmente en lo que se relaciona á la lucha entre el capital y el trabajo, por los navieros y los tripulantes de un buque.

La contratación es libre, según el Código de Comercio, y como quiera que el hombre convenga puede obligarse; pero ha de figurar su obligación en uno de los libros que debe llevar el capitán, en el de *Contabilidad*; cada contrata debe ser firmada por los otorgantes y *visada* por la Autoridad *marítima*, si se extendieren en los dominios españoles.

En su lugar oportuno dijimos lo que nos parecía la autorización de los libros del capitán por las Autoridades de marina, y la preferencia que dábamos á la Autoridad judicial.

¡Qué no diremos ahora que la vemos *autorizando contratos*, facultad de que carecen hasta los Tribunales de justicia!

La comisión redactora del Código y los Cuerpos Colegisladores, sin duda, no se han fijado en tamaño error; de haberse detenido á considerar la naturaleza del acto, estamos seguros que no aparecería tal dislate en él.

Los contratos, cuando se elevan á escritura pública, sólo se autorizan por el Notario, según la ley, y cuando las partes convienen ante la Autoridad judicial, celebran los que se llaman *juicios convenidos*; mas por excepción de esta ley, la más opuesta al militarismo, hay contratos que no puede autorizar el Notario ni consentir el Juez, y sólo es capaz de tanto un Jefe de marina.

Sin ofensa de tan respetable clase, diremos que tales autorizaciones son legales, porque así lo ordena el art. 634 del Código, pero no pueden parecerse jurídicas, y mucho menos conformes con la legislación sustantiva de España.

¿No era más natural que, en vez de autorizarlos un Jefe militar, los autorizase el Juez municipal?

*
**

Dispone el párrafo 3º del art. 634, que el capitán cuidará de dar á conocer los artículos del Código á los individuos de la tripulación; pero esto supone en todos el conocimiento del idioma español; y cuando sean extranjeros éstos, ¿deberá mediar intérprete, ó precisará forzosamente que el contrato esté autorizado por el Cónsul en España ó en el extranjero?

Este punto no está resuelto en el Código, y puede ser causa de nulidad del contrato, por lo que es preciso que el capitán esté muy sobre aviso acerca de este interesante particular.

En las diferencias que ocurran entre el capitán y el equipaje se estará á lo que resulte del libro de Contabilidad, que hará fe si no presenta indicios de alteración en las partidas.

Si después de extendida una contrata fuese preciso alterar en ella alguna cosa, se formará un nuevo asiento ó se expresará dicha alteración antes de las firmas de los contratantes y de la del Jefe de marina autorizante del contrato.

*
**

Según el art. 521 del Código de Comercio italiano, debe indicarse en el *rol* la parte de utilidad que llevan las personas del equipaje, y según el art. 522, el contrato de alistamiento del equipaje debe ser hecho por escrito, en presencia del Administrador local de Marina ó del Cónsul, en país extranjero, y además debe ser inscrito de oficio y transcrito en el Diario náutico.

En la ley sobre los hombres de mar alemana, art. 42, se dispone que en el *rol* del equipaje se exprese después de la filiación del individuo las cláusulas del contrato, y en ellas «la cantidad de *alimento y bebidas* á que diariamente tenga derecho cada uno de los hombres de mar.»

Este precepto, que no consta en el Código de Comercio español, por noticias exactas que tenemos, parece que está en uso y costumbre en los buques de altura, especialmente en aquellos que viajan á las Antillas y demás puntos de América, más bien que como obligación debida, como precepto higiénico.

*
**