

Para terminar los caracteres generales que distinguen al hombre de mar, diremos que por tal se entiende todo empleado en el servicio de la nave, incluso el capitán.

**Art. 635.** 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 contratase 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 pudiese satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo. (*Núm. 93, cap. 24, Ord. de Bilbao de 1737; arts. 700, 701 y 702, Código 1829; 28, ley alemana.*)

Este artículo concuerda con los 700 y 704 del Código derogado.

Todo individuo que fuere contratado para el servicio de la nave y que no se presentare en el día y sitio señalados con anterioridad ó que después de presentado se ausentare, podrá ser perseguido como desertor.

Sin impedimento legítimo, sobrevenido después de celebrar su contrato, no puede rescindir su empeño, y el que no se hallare en este caso será considerado como desertor.

Sin permiso escrito del capitán en que estuviere contratado el hombre de mar, no podrá pasar al servicio de otro buque, so pena de nulidad del segundo contrato y pérdida de los salarios que llevare devengados en el primer buque. El capitán puede obligarle al servicio á que prime-

ramente se hubiera obligado, ó en su defecto á buscar á expensas de éste quien le sustituya.

La responsabilidad del capitán que admitiere á su servicio al hombre de mar que estuviere contratado en otro buque, es la subsidiaria, que no pudiese satisfacer aquél, de la indemnización á que diere lugar su sustitución en el lugar que desempeñaba en el primer buque en que se contrató.

**Art. 636.** 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 703, Cód. 1829; 324, italiano.*)

En la letra, y por consiguiente en el espíritu, existe identidad entre este artículo y el 703 del Código de 1829.

Lo que dispone el precepto está conforme con la idea que preside en toda contrata.

Asegura los intereses del naviero sin perjudicar los del hombre de mar, que debe ser previsor y defender ó ejercitar su derecho en tiempo, para fijar un plazo determinado á su ajuste.

**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:

1ª Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

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

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

4ª Embriaguez habitual.

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

6ª 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 concluido 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. (*Artículos 704, 705 y 706, Cód. 1829; 57, 58, 59 y 60, ley alemana; 252 y párr. 6º del 270, Cód. francés.*)

Así como el marinero contratado para el servicio de la nave no puede rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo, salvo cuando le sobreviniere algún impedimento legítimo, tampoco puede ser despedido sin causa legítima antes de terminar el tiempo de su contrata.

Esta no debe ser caprichosa y el Código las señala taxativamente; deben constar en el Diario de navegación, como comprobante de que no es el arbitrio ó voluntad del capitán el que las impone, sino que es el resultado de hechos sucedidos en el buque é imputables al tripulante despedido.

Por la primera causa basta un solo hecho para que el capitán resuelva la expulsión del delincuente: para las 2ª, 3ª y 4ª es preciso que se pruebe la repetición del hecho; porque no podrá expulsarse del servicio de un buque sino al reincidente en la embriaguez, cuyo estado le fuere habitual.

El naviero no podrá impedir que el capitán despida al individuo del equipaje que hubiese cometido algunas de las faltas que consigna el artículo, pues sería injusto que se le obligase á conservar sujetos indisciplinados en el buque y que se le exigiera responsabilidad por las faltas y delitos llevados á cabo por uno á quien no podía libremente exigir la responsabilidad prevenida en el Código de Comercio.

El capitán podrá, sin embargo, y antes de emprender el viaje, rehusar el llevar á bordo un hombre de mar y dejarlo en tierra, abonándole su salario como si hiciese servicio. Si el capitán tuviere alguna razón de prudencia ó motivo fundado en que se interese la seguridad y el buen

servicio del buque, la indemnización saldrá de los fondos del buque. En otro caso será de cargo del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta, y hasta concluido el viaje, no puede el capitán abandonar á hombre alguno como no sea reo de delito en que proceda su prisión preventivamente, en cuyo caso es obligatorio para el capitán el entregarle á la Autoridad competente en el primer puerto de arribada.

Concuerda casi en la letra y en su espíritu con los 704, 705 y 706 del Código derogado.

**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 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:

1º 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.

2º 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 quince días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas.

3º 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 puer-

to, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniere.

4º 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 1º, 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. (*Arts. 707, 708, 709 y 710, Cód. 1829; 36, 51, 56, 58, 59, 60 y 63, en relación con el 67, ley alemana; 48 y 55, belga; 528, 529 y 534, Cód. italiano.*)

Cuando el viaje se revoca y el buque no se hace á la vela, el perjuicio que se causa á la gente de mar no es tan considerable como en otros casos.

No habiendo salido del lugar donde tiene su domicilio la gente de mar ó al menos donde residía, pueden hallar con más facilidad donde colocarse para otra expedición. Sin embargo, como hay lesión para una de las partes, el Código previene los casos y resuelve las indemnizaciones que ha estimado justas, y en los casos dudosos ó que no se pueden prever ha resuelto que sean los peritos quienes decidan en derecho, y en los de discordia los amigables componedores, con arreglo á la Ley de Enjuiciamiento civil.

Es bastante casuístico este artículo para que necesite mayor comento, y los hombres de mar tienen ya prácticas consuetudinarias muy acertadas y justas que deben tenerse en cuenta, puesto que este artículo viene á ser una ampliación conveniente del 707 del Código de 1829.

**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 ten-

drán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación. (*Art. 711, Cód. 1829; párr. 1º, art. 48, ley belga; art. 253, Cód. francés.*)

**Art. 640.** Serán causas justas para la revocación del viaje:

1ª La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

2ª El estado de bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniere después del ajuste.

3ª La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque.

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

5ª La inhabilitación del buque para navegar. (*Art. 712, Código 1829; 57, ley alemana; 49 y 50, belga; 530 y 531, Cód. italiano.*)

Si bien se examina, las causas justas por las cuales puede revocarse un viaje son verdaderos casos de fuerza mayor; y aunque el Código hubiera omitido el señalarlas, las expresadas, por tal se hubieran tenido. Es conveniente su enunciación, sin que peque de casuismo, porque así están taxativamente indicadas y no hay lugar á dudas.

Todo capitán previsor debe insertarlas en los contratos del equipaje, además de las que por las circunstancias especiales del negocio considere necesario añadir.

Concuerdan estos artículos con los 741 y 742 del Código de 1829.

**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 co-

respondido percibir, según su contrato, concluido 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 713, Cód. 1829; 57 y 58, ley alemana; 49 y 50, belga; 530 y 531, Cód. italiano.*)

Quando se revoque el viaje por una de las tres causas primeras del artículo 640, quedan rescindidos los contratos, y serán pagados los hombres de mar en el puerto donde, á juicio del capitán, le fuere más conveniente arribar el buque.

El pago debido será el tiempo que lleven servido en la nave.

Pero si ésta hubiere de continuar la navegación, «capitán y tripulación podrán exigirse el cumplimiento del contrato,» dice el precepto, y no hay razón para proceder de otra manera; una vez que la navegación continúa, el capitán no puede despedir arbitrariamente la tripulación, ni ésta por su voluntad abandonar la nave.

Quando ocurriere la detención del buque por orden del Gobierno, ó causa independiente de la voluntad del naviero (4<sup>a</sup> de las consignadas en el art. 640), el equipaje devengará la mitad de su haber, si el ajuste hubiera sido por meses; mas si la detención excediere de tres meses, queda rescindido el empeño y los tripulantes percibirán la cantidad que, concluido el viaje, les hubiera podido corresponder, ya si el ajuste fuere por meses, ya si fuera á tanto el viaje.

El legislador reparte la proporción del daño sobrevenido entre la tripulación y el naviero, disponiendo que no se pague á la primera el total convenido en los tres primeros meses; si pasare de este plazo, se rescinde el contrato, y al disponer se pague lo que correspondiere á la misma, como si se hubiese terminado el viaje, no se perjudica al naviero, porque en este caso son mucho mayores los perjuicios que se le siguen.

La gente de mar ajustada por un precio alzado por viaje, sin atender á su duración, está sujeta á los casos fortuitos que puedan retardarle y no puede reclamar aumento de salario.

Quédale siempre á la tripulación el de ser indemnizada por el capi-

tán, maquinista ó piloto, cuando la inhabilitación del buque proviniere de descuido ó negligencia de cualquiera de ellos.

**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 fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias. (*Art. 715, Cód. 1829; 53 y 55, ley belga; 534, Cód. italiano.*)

El precepto del Código es justo. La tripulación, en el caso del artículo 642—715 del Código de 1829—se considera como una Sociedad á la que responden los causantes de los perjuicios, por el trastorno de la especulación del viaje.

Pero si el retraso ó revocación del viaje lo ocasionare fuerza mayor, la tripulación no tiene derecho á ser indemnizada: en este caso los daños se reputan pérdidas sociales, que afectan, como no puede menos, á todos los socios.

**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 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 naufragio, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrojados para conseguir el salvamento. (*Arts. 716 y 717, Cód. 1829; 258, 259, 260 y 261, francés; 535, italiano; 56, ley alemana, y 54, belga dif.*)

Varios particulares trata este artículo:

1º La pérdida total del buque y su cargamento.

2º La pérdida parcial del uno ó del otro.

En ambos casos resuelve de un modo justo el legislador las diferentes contingencias.

En el primero, así la tripulación como el naviero, pierden, por la extinción de la cosa, todo derecho; ni éste puede reclamar las anticipaciones hechas, ni aquella salario alguno.

En el segundo, la tripulación ajustada á sueldo, incluso el capitán, conserva su derecho hasta donde alcancen los restos del buque salvado ó el importe de los fletes de la mercancía salvada.

Los marineros que naveguen á la parte de flete, sólo sobre la parte de éste salvada tienen derecho. Por los trabajos que hicieren para recoger los restos del buque, se les gratificará proporcionalmente á sus esfuerzos y á los riesgos que arrostrasen.

Notamos una omisión en el artículo que, ó es muy sustancial, ó el legislador la da por resuelta: nos referimos al caso en que el buque naufrague ó sea apresado en viaje de retorno.

Entendemos que el legislador da el asunto por resuelto, pues que omite ocuparse de este particular, y en tal supuesto, parecemos que es justo abonar á la tripulación la mitad de su salario devengado por el viaje de ida que se llevó á cabo felizmente.

En todo caso, nosotros aconsejaremos que estos incidentes se resuelvan por amigables componedores, á cuyo efecto, el capitán ó naviero deberían poner en el contrato de la tripulación una cláusula, en que preceptúe la obligación en que están las partes, en los casos dudosos ó incidentes imprevistos en el Código, de acudir al veredicto de los amigables componedores.

Esto es propio de la naturaleza especial del Derecho mercantil y no va contra ninguna disposición legal.

**Art. 644.** El hombre de mar que enfermarse 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. (*Arts. 718 y 719, Código 1829; 48, 49 y 50, ley alemana; 58 y 59, belga; 537 y 538, Código italiano.*)

Esta doctrina venía consignada en el Código anterior (art. 718), y como es de elevada justicia y de estricta moralidad, precisa que la examinemos con alguna meditación.

El hombre de mar que enfermarse durante la navegación, no pierde su derecho al salario, si su enfermedad no procede de acto suyo culpable.

La enfermedad que sobrevenga al marino, ya embarcado, y no procediese de embriaguez habitual, riña, sífilis ó imprudencia temeraria, y si de actos que ejecutare á bordo, con mandato superior, no es acto culpable suyo y no le hace perder su derecho al salario.

Se lo hace perder la enfermedad por excesos, la herida en tierra, habiendo desembarcado sin orden de sus jefes, y las consignadas, en caso afirmativo, en el párrafo anterior.

De todo ello resulta que las enfermedades comunes adquiridas durante la navegación no son causa de la pérdida del salario. Pueden ser, por varias concausas, ocasión del desembarque del marino enfermo y de su colocación en un hospital para su asistencia y curación; pero no á las expensas de éste, que percibirá su salario íntegro á la conclusión del viaje.

**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 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, con-

cluido 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 habiéndolo sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio, sólo percibirán los salarios devengados hasta el día de su apresamiento. (*Arts. 270 y 271, Cód. 1829; 265, párr. 2º y 3º, francés; 51 y 52, ley alemana; 60, belga; párrafos 2º y 3º, art. 265, Cód. francés; 539, italiano.*)

Ya no se trata de que el hombre de mar enferme, ni de resolver sus derechos al salario; ya se ocupa el Código de su fallecimiento, y por consiguiente, del derecho de sus herederos.

El precepto podrá parecer casuístico, pero es previsor y atinado.

Todo hombre de mar sabe que si muriese durante la navegación de enfermedad natural, sus herederos tienen derecho á lo que hubiere ganado y no percibido de su haber, según su ajuste, y que si falleciere en defensa del buque, se les abonará, concluido el viaje, la totalidad de sus salarios ó la parte íntegra de las utilidades que le correspondiere como á los demás de su clase.

Está en su interés—y en caso contrario le perjudicará—evitar que su fallecimiento sobrevenga *por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio*, y nada más moral ni más justo que estas prescripciones, en que se solidifican, por medio del contrato, los intereses legítimos del trabajo con los del capital.

El Código no tiene disposición expresa señalando quién ha de determinar las excepciones contenidas en los artículos 643 y 644, ya respecto de la calificación de la enfermedad, ya de las circunstancias determinantes de las mismas y sus efectos ulteriores, según el mismo; pero en el espíritu de la ley está, ya que no en su letra, que el capitán con la oficialidad y médicos del buque, si los tuviere, constituidos en jurado especial, sean los que determinen y gradúen la responsabilidad de los casos de asistencia y curación, y de las causas y efectos de los fallecimientos de los hombres del equipaje.

Estos acuerdos entendemos que deben constar en el *libro de navegación*, inscritos por todos los deliberantes, para después poder ser exigidos los derechos que de tales asientos resultaren.

No consideramos como ejecutorio el fallo que sobre tales asuntos diere

la oficialidad del buque, sino, por el contrario, revisables ante el Poder judicial, en la forma, tiempo y lugar que procediere.

**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. (*Art. 722, Cód. 1829; 191, párr. 6º, francés.*)

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

El buque está afecto á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación, mientras no se emprenda una nueva expedición, en cuyo caso pierden su preferencia.

Mas conviene tener en cuenta que esta responsabilidad *es la 6ª*, en la venta judicial del buque, según el art. 580, con quien éste concuerda.

**Art. 647.** Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

1º Si antes de comenzar el viaje intentare el capitán variarlo, ó si sobreviniere una guerra marítima con la Nación á donde el buque estaba destinado.

2º Si sobreviniere y se declarare oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino.

3º Si el buque cambiase de propietario ó de capitán.

Cualquiera de los tres casos expresados en el art. 647 es causa bastante para romper el contrato; así lo determina el Código, pero ha de ser antes de comenzar el viaje. Una vez emprendido éste, y adquiridas las noticias del artículo, en cualquiera de los puertos de arribada á donde llegare, si se cambia el rumbo del buque, en los dos primeros casos, y en el tercero, si volviere al puerto de su matrícula, como haya lugar á los casos prefijados, el contrato no puede rescindirse; salvo si, por causa de guerra, ni tripulantes ni capitán pudieren navegar juntos ni un solo momento más.

**Art. 648.** Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por lo tanto estarán comprendidos en la dotación la 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. (*Párr. 1º, art. 521, Cód. italiano.*)

Todas las personas que estén á bordo, necesarias para la dirección, maniobras y servicio del buque, constituyen lo que se entiende por dotación de un buque.

Ni los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte, no pueden ser incluidos en la dotación de un buque.

## SECCIÓN CUARTA

### DE LOS SOBRECARGOS

**Art. 649.** 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. (*Arts. 723 y 725, Cód. 1829.*)

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. (*Art. 724, Código 1829.*)

**Art. 650.** Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección segunda del título 3º, libro 2º, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores. (*Art. 726, Cód. 1829.*)

**Art. 651.** Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su via-

je, fuera del de la pacotilla que, por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido. (*Art. 727, Código 1829.*)

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes. (*Art. 728, Cód. 1829.*)

*Sobrecargo*, es el sujeto que en los buques de comercio lleva á su cuidado y responsabilidad las mercaderías ó los efectos que forman los cargamentos.

El sobrecargo lo nombra, por regla general, el naviero, para que lleve solamente la parte de responsabilidad que le corresponde por la administración del buque; pero también los cargadores pueden nombrarlo, como delegado especial, para que cuide exclusivamente de la conservación y venta de las mercaderías que han cargado y de la compra de otras para el retorno.

Cuando los cargadores hubieren tomado á su cuenta todo el flete, entonces se encargá también de recibir los pasajes y el flete de los que van en el buque y de los que han hecho cargamentos parciales; cuando así no hubiere sido, el naviero ó el capitán son los que pueden verificarlo.

El sobrecargo nombrado por el naviero debe ejercer sobre la nave y el cargamento la parte de administración, sin entrometerse en las atribuciones del capitán, que en todo lo demás sigue siendo el jefe de la nave.

El sobrecargo se obliga con el naviero á los cargadores, como un mandatario se obliga con su mandante. No se precisan conocimientos náuticos, y puede hasta carecer de ellos; pero si le obligan las disposiciones contenidas en la sección segunda del tit. III, lib. II, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

El mandato del sobrecargo acaba, por regla general, con la llegada del buque al puerto de su matrícula, si en contrario nada se hubiere dispuesto en el contrato escrito; á lo que en esta forma se dispusiere, habrán de atenderse las partes.

El Código prohíbe, aun con mayor razón á los sobrecargos que á los capitanes, el negociar por su cuenta, sin autorización ó pacto expreso, fuera de la *pacotilla*, según costumbre del puerto de donde procediere el buque.

La responsabilidad del capitán en lo referente á las mercancías ó al flete, cesa, y sólo responde del uso de las facultades que son inseparables á su autoridad y empleo.