

CAPÍTULO V

De los oficiales y equipaje de la nave, según el antiguo Código de Comercio.

96.— *Oficiales* de la nave son las personas que bajo cualquier denominación ó forma están encargados de la dirección de la nave y del mando de la tripulación. A esta clase pertenecen los pilotos y los contramaestres (1). Debe hacerse notar que hay tres clases de pilotos: es la primera la de los peritos en el arte de navegar, que están encargados de dirigir la derrota de los buques, y se llaman *pilotos de altura ó de todos mares*; la segunda clase es la de los *prácticos*, á quienes las *Ordenanzas de Bilbao* llaman *lemanes* (2), y que son empleados públicos para guiar y conducir los buques á la entrada y salida de los puertos; y había una tercera clase, llamada *pilotos de costa*, que por el conocimiento que han adquirido de los accidentes de una costa, de sus puntas, de las ensenadas y todas sus particularidades, conducen las naves por las inmediaciones de aquella en que son *prácticos* (3). *Piloto*, en su acepción ge-

(1) El título 8.º de las Ordenanzas de las matriculas de mar se ocupa de la lista particular de pilotos y contramaestres, requisitos, examen, etc.

(2) Dicen las Ordenanzas de Bilbao, capítulo 26 *De los pilotos lemanes, ó de costa, y lo que deberán hacer y llevar por razón de sus limanages ó atuages*: «Piloto lemán ó de costa, es aquel que con título de prior y cónsules se dedica á entrar en el puerto los navíos que se presentan, hasta ponerlos en el surgidero acostumbrado, y después, quando han de salir al mar, sacarlos hasta fuera de barra, mediante los salarios y emolumentos que abajo se dirán»; véase además el capítulo 25, que trata del *Piloto mayor*, y el 24, que se ocupa de los *Capitanes, Maestres ó Patronos de navío*, sus *pilotos, contramaestres y marineros*, y obligaciones de cada uno. Véanse además los artículos *Prácticos de costas y Prácticos de puertos* del *Diccionario de Derecho marítimo*, de Bacardi.

(3) Véase La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 285.

nérica, es el que gobierna y dirige un buque en su navegación, á diferencia del *contramaestre*, que es el oficial de mar que manda las maniobras del buque y cuida de la marinería (1). Ninguno podía ser piloto, contramaestre ni oficial de nave mercante, bajo cualquiera denominación que fuese, sin haber obtenido la habilitación y autorización que previenen las Ordenanzas de matriculas de mar; y cualquiera contrato hecho por un naviero ó Capitán para oficiales de mar con persona que careciere de dicha autorización, será nulo é ineficaz con respecto á ambas partes (2). Entre las personas que tuvieren la autorización conveniente para ejercer los oficios designados, elegía el naviero la que era de su grado, sin que por Autoridad alguna se le pudiese obligar á que la elección recayere en sujeto determinado, salvo lo prevenido en el art. 639 del antiguo Código con respecto á la intervención que debía tener el Capitán de la nave en estos nombramientos (3). El piloto debía encargarse del mando y gobierno de la nave en caso de muerte, ausencia ó enfermedad del Capitán, mientras que el naviero proveía de persona que le reemplazase, y en su consecuencia, tenía la misma responsabilidad que el Capitán en el cumplimiento de las obligaciones que á éste correspondieren (4). El piloto debía ir provisto de las cartas de navegación é instrumentos necesarios para el desempeño de su encargo, y respondía de los accidentes á que diere lugar su omisión en esta parte (5). Para mudar de rumbo había de obrar el piloto con acuerdo del Capitán; y si éste se opusiere á que tomare el más conveniente al buen viaje de la nave, debía exponerle la

(1) Véanse los artículos *Piloto y Contramaestre* del *Diccionario del Derecho Marítimo de España, en sus relaciones con la Marina mercante*, por Alejandro de Bacardi; Barcelona, 1861. En estos artículos se encontrará todo lo relativo para desempeñar dichos cargos y disposiciones que regulan su capacidad, condiciones, etc.; véanse además la Real orden de 9 de Junio de 1816 y demás disposiciones que aparecen insertas en el artículo *Navegación*, del *Diccionario Jurídico-administrativo* de Massa Sanguinetti, tomo III, Madrid, 1861, pág. 923 y siguientes; véase además *Navegación de cabotaje y Navegación del Duero, del Ebro, del Guadalquivir y del Tajo*, de dicho Diccionario.

(2) Art. 687 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 688 de id.

(4) Art. 689 de id.

(5) Art. 690 de id.

observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de la nave, y en caso de insistir el Capitán en su resolución, debía extender el piloto la conveniente protesta en el libro de navegación, sin dejar de obedecer al Capitán, á cuyo perjuicio debían venir las resultas de su mala disposición (1). Los pilotos debían llevar, particularmente por sí, un libro en que debían anotar diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgaren hallarse, los encuentros que tuvieren de otras naves, y todas las particularidades útiles que observaren durante la navegación (2). Dicho libro se llama comunmente *cuaderno de bitácora* (3). Si por impericia ó descuido del piloto varase ó naufragase la nave, respondía de todos los perjuicios que se causaren á ésta y al cargamento; y si el daño procediese de haber obrado con dolo, sería procesado criminalmente y castigado según derecho; quedando inhabilitado para volver á ejercer las funciones de piloto en ningún otro buque. La responsabilidad particular del piloto no excluye la que tenía el Capitán en los mismos casos, según el art. 676 del antiguo Código de Comercio (4).

Por imposibilidad ó inhabilitación del Capitán y del piloto, sucedía el contra maestre en el mando y responsabilidad de la nave (5). Siendo de cargo del contra maestre vigilar sobre la conservación de los aparejos de la nave, y proponer al Capitán las reparaciones que creyere necesarias (6). También correspondía al contra maestre arreglar en buen orden el cargamento, tener la nave expedita para las maniobras que exige la navegación, y mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo al Capitán las órdenes é instrucciones que sobre todo ello estime más convenientes, y dándole aviso pronto y puntual de cualquiera ocurrencia en que fuese necesaria la intervención de su autoridad. Con arreglo á las mismas instruc-

(1) Art. 691 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 692 de id.

(3) Arts. 28 y siguientes del tratado 3.º, tit. 6.º de las Ordenanzas generales de la Armada naval; Madrid, 1793, tomo I, págs. 395 y siguientes.

(4) Art. 693 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 694 de id.

(6) Art. 695 de id.

ciones, deberá detallar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo y vigilará sobre que lo desempeñe debidamente (1). Cuando se desarmare la nave, se encargará por inventario de todos sus aparejos y pertrechos, cuidando de su conservación y custodia, á menos que por orden del naviero fuese relevado de este encargo (2). En punto á las calidades que debían concurrir en los que hubiesen de componer los equipajes de las naves mercantes, debía observarse lo que estaba dispuesto en las Ordenanzas de las matrículas de la gente de mar (3). Las contrataciones entre el Capitán y el equipaje debían extenderse por escrito en el libro de cuenta y razón de la nave y firmarse por los que supieren hacerlo. Los que no supieren firmar podían autorizar que firmaran por ellos. Estando este libro con los requisitos prevenidos en el art. 646 y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hacía entera fe sobre las diferencias que ocurrieren entre el Capitán y el equipaje, en razón de las contrataciones contenidas en él y de las cantidades entregadas á cuenta de ellas. Cada individuo del equipaje podía exigir del Capitán que le diere una nota firmada de su puño de la contrata extendida en el libro (4). El hombre de mar contratado para el servicio de la nave no podía rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo como no le sobreviniere impedimento legítimo que lo estorbara (5). Si el hombre de mar que estaba contratado para una nave se concertase para otra, era nulo el contrato, y el Capitán tenía la opción de obligarle á prestar el servicio que tenía pendiente, ó buscar, á expensas del mismo, quien le sustituyera. Además perdía los salarios que tuviere devengados en su primer empeño á beneficio de la nave en donde lo tenía contraído, sin perjuicio de las penas correccionales á que pudiera condenarle la

(1) Art. 696 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 697 de id.

(3) Art. 698 de id.

(4) Véanse los arts. 599 y 600 del antiguo Código de Comercio, y 351, párrafo último, de la ley de Enjuiciamiento, sobre negocios y causas de comercio, de 24 de Julio de 1830; véase además el art. 25 del tit. 10 de las Ordenanzas de S. M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar; Madrid, en la Imprenta Real, año de 1802, página 181, y Real orden de 31 de Marzo de 1845.

(5) Art. 700 del antiguo Código de Comercio.

Autoridad militar de Marina. El Capitán que lo ajustó, en segundo lugar, incurría en la multa de 1.000 reales, siempre que hubiere sido sabedor de que el hombre de mar estaba empeñado en otra contrata (1). Para pasar un hombre de mar del servicio de una nave al de otra, sin estorbo legítimo, obtendrá permiso por escrito del Capitán de la nave en que servía (2). No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, se entiende empeñado por el viaje de ida y vuelta hasta que la nave regrese al puerto de su matrícula (3). No podía ser despedido sin justa causa el hombre de mar durante el tiempo de su contrata; siendo justas causas para despedirlo: la perpetración de cualquier delito que perturbe el orden en la nave, y la reincidencia en faltas de insubordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio que le corresponde hacer, el hábito de la embriaguez, cualquiera ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que esté encargado (4). Si arbitrariamente rehusare el Capitán llevar á su bordo al hombre de mar que tenga ajustado, le pagará su soldada como si hiciera servicio; y mediante esta indemnización no se le podrá obligar á llevarlo, con tal que lo deje en tierra antes de emprender el viaje. Esta indemnización saldrá de la masa de fondos de la nave, si el Capitán procediere por motivos prudentes y fundados en que se interese la seguridad y el servicio de aquélla. No siendo así, la indemnización será de cargo particular del Capitán (5). Después que comience la navegación y durante ésta hasta concluir el viaje, no puede abandonar el Capitán en tierra ni en mar á hombre alguno de su equipaje, á menos que como reo de algún delito no se proceda á su prisión y entrega en el primer puerto de su arribada á la Autoridad que corresponda, en los casos y forma que previenen las Ordenanzas de marina (6). Si después de ajustado el equipaje se revocase el viaje de la nave por arbitrariedad del na-

(1) Art. 701 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 702 de id.

(3) Arts. 626 y 703 de id.

(4) Arts. 626, 627, 628 y 704 de id.

(5) Art. 705 de id.

(6) Art. 706 de id.

viero ó por motivos de su interés particular, se abonará á todos los hombres de mar ajustados una mesada de su respectivo salario, por vía de indemnización, aparte de lo que les corresponda percibir con arreglo á sus contratas por el tiempo que lleven de servicio en la nave (1). El conocimiento de las cuestiones que se susciten con motivo de estas indemnizaciones, así como por los anticipos ó avances que los navieros hagan á los Capitanes y demás tripulantes de las naves, corresponde á los Tribunales de Comercio, hoy Juzgados ordinarios (2). En el caso de estar el equipaje ajustado á una cantidad alzada por el viaje, se guadará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debería aquél durar. Este cálculo se hará por dos peritos nombrados por las partes, ó de oficio por el Tribunal si ellas no lo hicieren. Cuando el viaje que estaba proyectado se calculase de tan corta duración que no pasase de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días á cada individuo del equipaje. De la indemnización y dietas se descontarán las anticipaciones que se hubieren hecho (3).

97.—Ocurriendo la revocación del viaje después que la nave hubiere salido al mar, devengarán los hombres de mar ajustados en una cantidad alzada por el viaje, todo lo que les correspondería si éste se hubiere concluido; y los que estén ajustados por meses, percibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan estado embarcados y al que necesiten para llegar al puerto donde debía terminarse el viaje (4). Era también de cargo del naviero y del Capitán proporcionar al equipaje transportes para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición de la nave, según más les conviniera (5). Se entiende este pasaje en concepto de tripulantes, que fué como contrataron; si fuera en concepto de pasajeros, sería imponer al naviero una condición durísima obligándole á indemnizar más

(1) Arts. 626 y 707 del antiguo Código de Comercio.

(2) Véase la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 22 de Marzo de 1860, *Gaceta de Madrid* de 25 del mismo mes y año.

(3) Art. 707 de id.

(4) Art. 708 de id.

(5) Art. 708 de id.

allá de los perjuicios ocasionados (1). Cuando el naviero diere distinto destino á la nave del que estaba determinado en los ajustes del equipaje, y los individuos de éste rehusaren conformarse á esta variación, no estaba obligado á abonarles más que las soldadas de los días transcurridos desde sus ajustes; pero si ellos se conformaren en hacer el viaje determinado nuevamente por el naviero, y la mayor distancia ú otras circunstancias dieran lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta amigablemente ó por árbitros en caso de discordia (2). Las reglas citadas anteriormente se observarán también cuando la revocación ó variación del viaje traiga causa de los cargadores de la nave, quedando á salvo el derecho del naviero para reclamar de éstos la indemnización que corresponda en justicia (3). Revocándose el viaje de la nave por justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, cesa el derecho del equipaje á indemnización alguna, y solamente podrá exigir los salarios devengados hasta el día en que se revoque el viaje, siempre que la nave estuviera todavía en el puerto (4). Por el antiguo Código de Comercio se consideraban causas justas para la revocación del viaje: 1.^a, la declaración de guerra ó interdicción de comercio con la potencia para cuyo territorio había de hacer viaje la nave; 2.^a, el estado de bloqueo (5) del puerto á donde iba destinada ó peste que en él sobrevenga; 3.^a, la prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros cargados en la nave; 4.^a, la detención ó embargo de la nave por orden del Gobierno ú otra causa independiente de la voluntad del naviero; 5.^a, cualquiera descalabro en la nave que la inha-

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 291.

(2) Arts. 709 y 714 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 710 de id.

(4) Arts. 626, 628, 668 y 711 de id.

(5) Acerca de los *Bloqueos*, su fundamento y definición, circunstancias para que deban respetarse, bloqueos de gabinete, violación del bloqueo, notificación diplomática, idem individual, penas á los infractores, consideraciones acerca de los buques existentes en el puerto bloqueado, límites de la sanción penal, terminación accidental ó definitiva del bloqueo, causas que pueden producirlo, bloqueo de embocaduras de ríos, teoría de Galliani, bloqueos simples ó pacíficos, etc., etc., véase Igaacio de Negrin, *Estudios sobre el Derecho Internacional marítimo, ó Exposición razonada de sus principios fundamentales*; Madrid; imprenta de Fortanet, 1862, páginas 131 á 139.

bilite para la navegación (1). Ocurriendo después de comenzado el viaje alguno de los tres primeros casos indicados anteriormente, debían ser pagados los hombres de mar en el puerto donde el Capitán creyese más conveniente arribar en beneficio de la nave y su cargamento, según el tiempo que hubiesen servido en ella, y quedaban rescindidos sus ajustes; pero si la nave hubiese de continuar navegando, podían mutuamente exigirse el Capitán y el equipaje el cumplimiento de aquéllos por el tiempo pactado. En el caso cuarto debía continuarse pagando al equipaje la mitad de su haber, estando ajustados por meses; y si la detención ó embargo excediere de tres meses, quedaba rescindido su empeño sin derecho á indemnización alguna. Los que estuvieren ajustados por el viaje, debían cumplir sus contratos en los términos convenidos hasta la conclusión de éste. En el caso quinto no tenía el equipaje otro derecho, con respecto al naviero, que á los salarios devengados; pero si la inhabilitación del navío procediese de dolo del Capitán ó del piloto, debía entrar en la responsabilidad del culpado la indemnización de los perjuicios que se hubiesen seguido al equipaje (2).

Si por beneficio de la nave ó del cargamento se extendiese el viaje á puntos más distantes de los convenidos con el equipaje, percibiría éste un aumento de soldada proporcional á sus ajustes. Si al contrario, por las mismas razones de conveniencia del naviero ó de los cargadores, se redujese el viaje á un puerto más cercano, no se les podría hacer por esta razón desfalso alguno en sus ajustes (3). Navegando el equipaje á la parte, no tenía derecho á otra indemnización por causa de revocación, demora ó mayor extensión del viaje, que á la parte proporcional que le correspondiera en la que hicieren al fondo común de la nave las personas que pudiesen ser responsables de aquellas ocurrencias (4). Perdida enteramente la nave por causa de apresamiento ó naufragio (5), no tenía derecho el equi-

(1) Arts. 668, 712 y 768 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 627, 628 y 713 de id.

(3) Arts. 714 y 709 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 715 de id.

(5) Para todas las cuestiones de presas, naufragio, etc., especialmente bajo su aspecto internacional, véase L. B. Hautefeuille, *Histoire des origines, des*

paje á reclamar salario alguno, ni tampoco el naviero á exigir el reembolso de las anticipaciones que le hubieren hecho. Si se salvare alguna parte de la nave, debían hacerse efectivos sobre ella los salarios debidos al equipaje hasta la cantidad que alcanzare su producto; y si sólo se hubiese salvado alguna parte del cargamento, tendría el equipaje el mismo derecho sobre los fletes que debían percibirse por su transporte. En ambos casos estaba comprendido el Capitán en la distribución por la parte proporcional que correspondiese á su salario (1). Los marineros que navegaren á la parte no tenían derecho alguno sobre los restos de la nave que se salvaren, sino sobre el flete de la parte del cargamento que hubiere podido salvarse. En caso de haber trabajado para recoger las reliquias de la nave naufragada, debía abonárseles sobre el valor de lo que hubiesen salvado, una gratificación proporcionada á sus esfuerzos y al riesgo á que se expusieron para salvarlas (2). No cesaba de devengar salario el hombre de mar que enfermase durante la navegación, á menos que no hubiere emanado la enfermedad de un hecho culpable. En cualquier caso debían sufragar del fondo común de la nave los gastos de asistencia y curación, quedando obligado el enfermo al reintegro con sus salarios, y no siendo éstos suficientes, con sus bienes (3). Cuando la dolencia procediere de herida recibida en el servicio ó defensa de la nave, debía ser el hombre de mar asistido y curado á expensas de todos los que interesaren en el producto de ésta, deduciéndose de los fletes ante todas cosas los gastos de la asistencia y curación (4). Muriendo el hombre de mar durante el viaje, debía abonarse á sus herederos el salario que correspondiere al tiempo que hubiere estado embarcado, si el ajuste estuviere hecho por mesadas. Si hubiere sido ajustado por el viaje, se consideraba que había ganado la mitad de su ajuste falleciendo en el

progrès et des variations du Droit maritime international, 2.^a edic., Paris, Guillaumin, 1869, y Negrin, Derecho internacional marítimo, De las presas y represas, páginas 161 á 196.

(1) Arts. 596, 722, 788, 836 y 716 del antiguo Código.

(2) Art. 717 de id.

(3) Art. 718 de id.

(4) Arts. 936 y 719 de id.

viaje de ida y la totalidad si muriese en el de regreso. Cuando el hombre de mar hubiese ido á la parte, debía abonarse á sus herederos todo lo que le correspondiese, si murió después de comenzado el viaje; pero aquéllos no tendrán derecho alguno si falleciere antes de comenzarse (1). Cualquiera que fuese el ajuste del hombre de mar, muerto en defensa de la nave, debía considerársele vivo para devengar los salarios, y participar de las utilidades que correspondiesen á los demás de su clase, concluido que fuese el viaje. Del mismo modo debía considerarse presente para gozar de los mismos beneficios al hombre de mar que fuere apresado en ocasión de defender la nave; pero siéndolo por descuido ú otro accidente que no tuviere relación con el servicio de ésta, debía percibir solamente los salarios devengados hasta el día de su apresamiento (2). La nave, aparejos y fletes eran responsables de los salarios debidos á los hombres de mar que se ajustasen por mesadas ó por viajes (3).

(1) Art. 720 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 721 de id.

(3) Arts. 722, 915 y 994 del antiguo Código de Comercio, y art. 350, punto 5.º, de la ley de Enjuiciamiento sobre los negocios y causas de comercio, de 24 de Julio de 1830. Para el más detenido estudio de esta materia, véase González Huebra, *Derecho Mercantil*, tomo II, pág. 66; del equipaje ó tripulación del piloto; del contramaestre (pág. 69); de los hombres de mar (pág. 71); de los ajustes y contratos del equipaje ó tripulación (págs. 73 á 86). Además véase Boulay Paty, *Cours de Droit commercial maritime*, tomo II, Paris, 1834; M. le Baron Loaré, *Esprit du Code de Commerce*, tomo II, Paris, 1829, págs. 96 y siguientes; Goujet et Merger, *article Gens d'équipage du Dictionnaire de Droit commercial, industriel et maritime*, tomo IV, 1879, págs. 528 y sigs. hasta 611, y A. Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, tomo III.