

CAPÍTULO VI

De los Oficiales y tripulación del buque, según el vigente Código de Comercio.

98.—El vigente Código de Comercio designa con el nombre de *hombres de mar* á los que impropriamente llamaba el antiguo Código *equipaje*, incluyendo además, bajo la misma denominación, á los maquinistas y demás cargos de á bordo, que no se designan con un nombre especial, y de acuerdo con las bases fijadas por el Gobierno para la nueva Códificación mercantil, no exige requisito alguno para el desempeño de estos servicios. De esta suerte desaparecen también de una ley de carácter permanente disposiciones que no afectan por modo directo á la contratación mercantil, sino á los intereses generales del Estado ó de la Nación. Ejemplo de ello son las disposiciones dictadas con posterioridad á la promulgación del Código, y muy especialmente el decreto-ley de 18 de Noviembre de 1868, tan radical en esta materia, que llega hasta permitir, en ciertos casos, que los extranjeros puedan ser admitidos como tripulantes en buques españoles. Quedan, pues, en libertad los Capitanes y navieros de contratar los hombres de mar como estimen oportuno, con la única excepción de los anteriormente contratados en otro buque. Y para hacer más efectiva esta prohibición, que justifican las necesidades del comercio marítimo y el respeto á lo pactado, se sustituye la multa que impone el Código al Capitán que, sabiendo que un hombre de mar estaba al servicio de un buque, lo ajustare para el suyo, por la obligación de indemnizar los perjuicios causados al otro Capitán, que se vió privado del tripulante que con-

trató. La necesidad de remediar en lo posible la situación desventajosa en que se encuentra el hombre de mar, que habiéndose ajustado para un punto determinado, tiene que dirigirse á otro por convenir á los intereses del naviero, exige que se le faciliten los medios de obrar con toda libertad, y ésta no existe, si, como hoy sucede, no le queda otra alternativa que seguir el viaje ó quedar sin ajuste. De aquí la justicia de concederle una pequeña indemnización, cuando prefiriese rescindir su contrata.

Iguales ó mayores consideraciones militan en favor del marinero ajustado por meses que quedare despedido del servicio á consecuencia de sufrir el buque una detención mayor de tres, por causas independientes de la voluntad del naviero. La equidad aconseja que se le abone una indemnización, tanto más necesaria, cuanto que puede hallarse en país extranjero, á larga distancia del puerto de embarque, y con pocas probabilidades de conseguir una nueva contrata. El Código vigente repara la omisión de nuestro Código antiguo, concediendo al hombre de mar, por vía de indemnización, la cantidad que hubiese podido corresponderle, según su contrata, concluido el viaje.

Para que la garantía especial y privilegiada que concede á los hombres de mar, ajustados á sueldo ó por el viaje, no pese por mucho tiempo sobre el buque, aparejos y fletes, produciendo dificultades en las transacciones mercantiles, declara el vigente Código que aquella garantía debe hacerse efectiva en el intermedio de una expedición á otra, pues emprendiendo el buque nuevo viaje, perderán la preferencia los créditos que procedan de los salarios devengados por la tripulación en la expedición anterior.

Por último, en atención á que es de presumir que los oficiales y la tripulación de un buque han contraído su compromiso de servir en el mismo por las circunstancias personales del Capitán ó naviero, las cuales habrán influido para ponerse á su servicio, el Código vigente autoriza á la oficialidad y tripulación para solicitar la rescisión del contrato, si lo estiman oportuno, en el caso de que el buque cambiase de Capitán ó de propietario.

Derecho vigente.

99.—Según el Código de Comercio vigente, para ser piloto será necesario:

1.º Reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marina ó navegación.

2.º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo (1).

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 (2).

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 (3).

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 (4).

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 con-

(1) Art. 626 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 627 de id.

(3) Art. 628 de id.

(4) Art. 629 de id.

venientes 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 (1).

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 (2).

Serán obligaciones del contraestre:

1.ª 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.

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

3.ª 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.

4.ª 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.

5.ª Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos del buque, si se procediere á desarmarlo, á no ser que el naviero hubiese dispuesto otra cosa.

Respecto á 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 oficia-

(1) Art. 630 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 631 de id.

les 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 esten 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 combus-

tible y de materias lubricadoras; y, bajo el epígrafe de «Ocurriciones 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 (1).

El contraamaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del Capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad (2).

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

Las contratas 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 Cónsules y agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera; cuidando aquellas Autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El Capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 612 y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el Capitán y la tripulación

(1) Art. 632 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 633 de id.

sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al Capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro (1).

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 contratare en otro, será nulo el segundo contrato, y el Capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquél quien le sustituya.

Además perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El Capitán que, sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiere satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero del art. 635 del vigente Código de Comercio (2).

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 (3).

El Capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

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

(1) Art. 634 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 635 de id.

(3) Art. 636 de id.

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

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

4.^a Embriaguez habitual.

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

6.^a La desertión.

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 (1).

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:

1.^o Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir, con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación,

2.^o Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por

(1) Art. 637 del vigente Código de Comercio.