

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.

3.º 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 el pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les convinieren.

4.º Si el naviero ó los fletantes del buque dieran 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 1.º, 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 de justicia (1).

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

(1) Art. 638 del vigente Código de Comercio.

no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación (1).

Serán causas justas para la revocación del viaje:

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

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

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

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

5.ª La inhabilitación del buque para navegar (2).

Si, después de emprendido el viaje, ocurriere alguna de las tres primeras causas expresadas, 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, podrá el Capitán y la tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la cuarta causa, 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 correspondido percibir, según 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 (3).

Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho,

(1) Art. 639 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 640 de id.

(3) Art. 641 de id.

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 (1).

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 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 arrostrados para conseguir el salvamento (2).

El hombre de mar que enfermase 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 (3).

Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según se 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.

(1) Art. 642 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 643 de id.

(3) Art. 644 de id.

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, concluido 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 percibirá los salarios devengados hasta el día de su apresamiento (1).

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.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior (2).

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

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

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

3.ª Si el buque cambiase de propietario ó de Capitán (3).

(1) Art. 645 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 646 de id.

(3) Art. 647 de id.

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 (1).

100.—A fin de evitar en lo posible que ocurriesen dudas acerca de la clase y número de pilotos que deben embarcarse en los buques mercantes españoles, según su porte y navegación á que se dediquen, y regular de una manera definida las bases á que debe sujetarse dicho embarque, se dictaron las siguientes reglas:

1.<sup>a</sup> Se entenderá por navegación de cabotaje la que verifican los buques mercantes entre puertos españoles de la Península, sin escala en los extranjeros, ó entre aquéllos y los de las islas adyacentes. Para esta navegación no tienen los buques obligación de llevar piloto, siempre que su porte sea menor de 100 toneladas, si son de vela, ó de 200, si son de vapor. Si excedieren de este porte deberán siempre llevar un piloto. Será igualmente considerada como de cabotaje la navegación que se verifique entre

- a) Los puertos del litoral de la Isla de Cuba.
- b) Los del de la de Puerto Rico.
- c) Todos los del Archipiélago filipino.
- d) Los del Archipiélago de Mariana.
- e) Los del de Carolinas.
- f) Los de las Islas españolas del Golfo de Guinea.

2.<sup>a</sup> El *gran cabotaje* comprenderá las navegaciones que se verifiquen entre los puertos españoles de la Península é Islas adyacentes, y los del Archipiélago de las Canarias ó los extranjeros de las costas Sur de Francia, Oeste de Italia é Islas de Sicilia, Córcega y Cerdeña; costas de Túnez, Argelia y Marruecos, hasta Cabo Bogador, y las de Portugal y Oeste de Francia, hasta Brest. Para estas navegaciones es obligatorio llevar siempre un piloto, cualquiera que sean el porte y clase de los bu-

(1) Art. 648 del vigente Código de Comercio.

ques. Se exceptúan de esta obligación á las embarcaciones menores de 100 toneladas que se dedican á la exportación de frutas y hortalizas desde los puertos de la Península en el Mediterráneo á Islas Baleares á los puertos de las costas de Argelia y Sur de Francia.

Quando un buque tenga que dirigirse á un puerto próximo extranjero, y hubiera falta absoluta y justificada de pilotos, podrá entonces hacer la expedición con un patrón de reconocida competencia, anotándose en el rol dicha circunstancia.

Se considerarán asimismo como de *gran cabotaje*:

a) Las navegaciones que se verifiquen entre los puertos de la Isla de Cuba y los de la de Puerto Rico, y las verificadas entre los de ambos y cualquiera de las islas extranjeras del mar de las Antillas.

b) Las navegaciones entre los puertos de las Islas españolas del Golfo de Guinea y los de los extranjeros del mismo, y las que se verifiquen entre aquéllos y la vecina costa africana desde Cabo Tres Puntas á Cabo López.

3.<sup>a</sup> Por *navegación de altura* se entenderá la que se haga entre todos los demás puertos del globo, incluso la verificada entre los puertos del Archipiélago filipino y los del de Marianas ó Carolinas y viceversa. Los buques que se dediquen á estas navegaciones deberán llevar siempre dos pilotos, uno de los cuales será precisamente de la clase de primeros ó segundos con el cargo de la derrota.

4.<sup>a</sup> Para las *grandes travestias*, ó sea para los viajes de altura á las costas orientales y meridionales de Asia, desde la desembocadura del mar Rojo, á los de Africa, desde el mismo punto á Cabo López, á cualquiera de las islas de la Oceanía, ó á las costas occidentales de América, llevarán los buques tres pilotos, dos de los cuales serán primero ó segundo y tercero el otro, pudiendo prescindir de un primero ó segundo en el caso de ser piloto el Capitán.

Y 5.<sup>a</sup> El mando de los buques ó su dirección facultativa, cuando el Capitán no sea piloto, recaerá indistintamente en un primero, segundo ó tercero cuando el tonelaje sea inferior á 250 toneladas en los de vela, ó á 500 si son de vapor, y á partir de estos límites en adelante, el mando ó dirección facul-

tativa de los buques se ejercerá por un primero ó segundo piloto exclusivamente (1).

101.—Por lo que respecta á los maquinistas, deben tenerse presentes las disposiciones que siguen, á saber: que la autorización concedida por Real orden de 16 de Mayo de 1887 á los buques de reciente construcción que se abanderen en España, de poder embarcar un primer maquinista de la nacionalidad que exija la casa constructora por el término de seis meses de garantía, se haga extensiva á los vapores españoles que vayan al extranjero á cambiar sus máquinas, por considerar que se hallan en idénticas condiciones para los efectos de que se trata que los de nueva construcción, debiendo entenderse, sin embargo, que para tener opción á dicha autorización tendrán los buques que sustituir por completo la máquina y de ninguna manera estarán comprendidos en ella aquellos que sólo cambien una parte ó verifiquen composturas de más ó menos consideración. También se ha resuelto, á instancia de varias casas navieras, respecto de maquinistas extranjeros habilitados según las prescripciones del Reglamento de 23 de Enero de 1877, y los informes emitidos por la Junta de la Marina mercante, lo que sigue:

1.º Los primeros maquinistas directores de las máquinas de los buques, cualquiera que sea su tonelaje y la navegación á que se dediquen, serán en lo sucesivo—desde el día en que se dictó esta disposición—de la libre elección de las casas armadoras, sin que sea obstáculo para ello la nacionalidad del elegido.

2.º Todos los demás maquinistas de la dotación de los buques mercantes nacionales serán españoles, respetándose, no obstante, las habilitaciones hechas á favor de extranjeros, con anterioridad á esta fecha, y con sujeción á las prescripciones del Reglamento vigente.

3.º Además del primero, podrán ser extranjeros los maquinistas que completen la dotación de los buques de nueva construcción ó la de aquellos que hayan cambiado totalmente sus

(1) Real orden de 12 de Septiembre de 1887, *Gaceta de Madrid* de 27 del mismo mes y año.

máquinas, siempre que tal condición aparezca estipulada en los contratos como garantía á las casas constructoras; pero entendiéndose que tal concesión será sólo por el plazo máximo de seis meses.

4.º En casos de absoluta necesidad por la carencia de maquinistas españoles, podrán ser habilitados los extranjeros, sólo por el término de seis meses, que podrán únicamente ser prorrogables cuando al espirar dicho plazo subsistan las mismas circunstancias que motivaron tales habilitaciones.

5.º Quedaron derogadas todas las Reales disposiciones posteriores á la fecha del Reglamento vigente en 16 de Diciembre de 1887, y que fueron dictadas por el Ministerio de Marina en 6 de Abril de 1885, 15 de Junio de 1886, 18 de Abril, 18 de Junio y 23 de Julio de 1887 (1).

102.—Antes de cerrar este capítulo, recordaremos la jurisprudencia del Tribunal Supremo establecida en sentencia de 4 de Junio de 1887, según la cual, bajo la denominación de *gente de mar*, están comprendidos todos los individuos que pertenecen á la clase de marineros, incluso los que se hallan en el servicio activo de la Armada (2). Últimamente se ha dictado la Real orden de 17 de Abril de 1891, acerca de los exámenes de los Capitanes y pilotos, y tiempo de navegación necesario para obtener el título de Capitán (3), y otras dos de la misma fecha, autorizando á los armadores de buques para utilizar maquinistas extranjeros, y sobre el concepto de las habilitaciones de maquinistas extranjeros (4), y otra sobre material de salvamento (5).

(1) Real orden de 16 de Diciembre de 1887, *Gaceta de Madrid* de 23 del mismo mes y año.

(2) Sentencia dictada por la Sala tercera en 4 de Junio de 1887, *Gaceta de Madrid* de 26 del mismo mes y año.

(3) *Gaceta de Madrid* de 19 de Abril de 1891.

(4) *Gaceta de Madrid* de 19 de Abril de 1891. Por otra Real orden de 17 de Abril de 1891 se aprueba el programa de exámenes de maquinistas navales, el cual empezará á regir en 1.º de Julio de 1892. *Gaceta de Madrid* de 20 del mismo mes y año.

(5) Por Real orden de 17 de Abril de 1891, *Gaceta de Madrid* de 20 del mismo mes, se aprobó el Reglamento del material de salvamento de los buques mercantes, derogándose el de 11 de Abril de 1890. Acerca del material de respeto que deben llevar los buques de vapor, véase la Real orden de 16 de Marzo de 1892, *Gaceta de Madrid* de 19 del mismo mes.