

CAPITULO III

DEL PERSONAL DE LOS NAVIOS, DE LAS GENTES DE MAR EN GENERAL. DEL CAPITÁN. (1)

830. La navegación marítima necesita el empleo de un personal numeroso que desempeña á bordo funciones muy variadas. A la cabeza de este personal está el *capitán* (llamado rara vez *maestre* ó *patrón*), que es propuesto por el armador para la dirección del navío. Inferiores á él son los *oficiales* encargados de ayudarle, especialmente el *segundo* que lo reemplaza en caso de impedimento. En fin, hay los *marineros*, encargados bajo las órdenes del capitán y de los oficiales, de ejecutar las maniobras necesarias para la marcha del navío. Los oficiales y los marineros forman la *tripulación* y están frecuentemente opuestos en la ley misma, bajo el nombre de *gentes de la tripulación*, al capitán. Se puede colocar bajo la denominación colectiva de gentes de mar á todos los que participan con un título cualquiera en la conducción del navío. Cualesquiera que sean sus funciones, las gentes de mar están sometidas á un gran número de reglas comunes (art. 272 del Cód. de Comercio); sin embargo, entre ellas, en razón de la gran importancia de sus funciones, el capitán tiene una situación aparte. Así, se tratará después separadamente:

1.º *De las gentes de mar en general*; 2.º *Del capitán*.

(1) Cód. de Comercio, arts. 218, 219, 221 á 278. Arts. 683 á 726 del Cód. de Comercio de México.

I.—DE LAS GENTES DE MAR EN GENERAL.

831. Las gentes de mar están ligadas al navío por un contrato que es una variedad del alquiler de servicios; se designa por el Código bajo el nombre de *alastamiento de las gentes de mar*. Las gentes de mar están sometidas á la *inscripción marítima*: están expuestas durante una gran parte de su vida, á ser llamadas al servicio del Estado en los buques de guerra. En cambio de estas cargas bastante pesadas que la inscripción marítima hace recaer sobre las gentes de mar y para que no aparten á las poblaciones del litoral de dedicarse á la navegación, se han concedido múltiples ventajas por nuestras leyes á las gentes de mar.

A.—DE LA INSCRIPCIÓN MARÍTIMA

832. La *inscripción marítima* fué introducida por Colbert bajo el nombre de *régimen de las clases*. Después de modificaciones numerosas la inscripción marítima funciona hoy de la manera siguiente.

El litoral de Francia está dividido en cinco departamentos marítimos (1) subdivididos en doce sub-departamentos, cada uno de los cuales comprende cierto número de cuarteles que á su vez se dividen en sindicatos. A la cabeza de cada departamento está un prefecto marítimo; cada sub-departamento está dirigido por un oficial superior de la administración; cada cuartel por un comisario de la marina que toma el nombre de *comisario de la inscripción marítima*; en fin, los sindicatos están dirigidos por *síndicos de las gentes de mar*.

Los comisarios de la inspección marítima llevan las

(1) Cuyas cabeceras son Cherburgo, Brest, Lorient, Rochefort y Tolón.

matrículas ó registros de las gentes de mar de todo el cuartel. En estas matrículas figuran los marinos de cualesquiera grados y profesiones, así como los mecánicos y fogoneros que hacen la navegación marítima.

La inscripción marítima produce para los marinos la obligación de servir en los navíos del Estado, siempre que sean requeridos, de 20 á 50 años. De hecho, no sirven más que 36 meses. Por lo demás, las tripulaciones de la flota del Estado no comprenden exclusivamente inscriptos marítimos; hay también voluntarios y hombres tomados del contingente anual.

833. Las cargas resultantes de la inscripción marítima podían parecer pesadas, sobre todo en la época en que una parte de los hombres que se sorteaban escapaban á todo servicio militar en el ejército de tierra. Así, en cambio de estas cargas, se han concedido numerosas ventajas á las gentes de mar y á sus familias. Estas ventajas se explican, por lo demás, abstracción hecha de la inscripción marítima, por el deseo de estimular á las poblaciones á dedicarse á la navegación á pesar de los peligros y privaciones que esta profesión trae consigo. He aquí las principales de estas ventajas:

a. Las gentes de mar francesas tienen la certidumbre de ser bastante fácilmente alistadas por lo mismo que los capitanes, los oficiales y al menos las tres cuartas partes de la tripulación deben ser de nacionalidad francesa, para que un navío sea francés (núm. 813).

b. Están dispensadas de todo servicio público fuera del ejército naval.

c. Las gentes de mar dejadas en país extranjero deben ser repatriadas y á menudo los gastos de repatriación son á cargo del armador (núm. 843). También tienen derecho á su *vaje de regreso*, es decir, que deben ser reconducidas del puerto francés en que desembarcan á su cuartel de inscripción.

d. Después de 50 años de edad y 25 de servicio, tienen derecho á una pensión llamada medio sueldo que es reversible en parte en provecho de sus viudas y de sus huérfanos menores. Esta pensión se debe aun á las gentes de mar que de hecho no han sido llamadas al servicio sobre los buques del Estado. El servicio de los medios sueldos se hace por la *Caja de los inválidos de la marina* creada bajo el reinado de Luis XIV y que corresponde al Ministerio de la Marina; esta caja subviene al pago de las pensiones por medio de recursos diversos y particularmente de una retención de 3% operada sobre los salarios de los marinos de comercio. (1)

B.—DEL ALISTAMIENTO DE LAS GENTES DE MAR

834. El contrato por el cual las gentes de mar se alistan para servir en un navío está sometido á la vez á las disposiciones del Código Civil relativas al alquiler de servicios y á reglas particulares contenidas en el Código de Comercio y en las leyes especiales.

835. *Diferentes especies de alistamientos.*—Se distinguen los alistamientos *por salario fijo* y los alistamientos *por provecho eventual*. En los primeros el salario es independiente de las utilidades que pueda procurar la navegación, en los segundos es proporcional á estas utilidades. Los alistamientos por salario fijo son *por viaje ó por mes*, según el salario es fijado por todo el tiempo del viaje ó es de un tanto por mes. Los alistamientos á *provecho eventual* son *por flete ó á la parte*, es decir que las gentes de mar reciben una parte del flete ó una parte de las utilidades de la expedición, por ejemplo, utilidades obtenidas de la pesca. Estas diferentes especies de alistamientos no son tra-

(1). Arts. 720 y 721 del Cód. de Comercio de México.

tados por la ley de la misma manera. (V. arts. 252 á 260 y 265.)

Entre las gentes de mar alistadas á *provecho eventual* y el armador hay una especie de sociedad en participación pero el contrato no es menos un contrato de alistamiento. Así las gentes de mar alistadas á *provecho eventual* pueden, como las demás, invocar el privilegio fijado por el art. 191, párrafo 6.º del Cód. de Comercio, al crédito de los salarios.

835 bis. *Formación del contrato, Prueba.*—La autoridad pública interviene al tiempo de la formación del contrato. Las gentes de mar alistadas deben ser presentadas por el capitán al comisario de la inscripción marítima (1); las convenciones celebradas deben llevarse al conocimiento de este funcionario que las lee en presencia de los interesados. Estas formalidades constituyen lo que se llama la Revista de partida. Los nombres de las gentes de mar alistadas se asientan por el comisario en el *rol de tripulación* extendido por él, con indicación de su nacionalidad y salario convenidos. El comisario debe impedir la inserción de cláusulas contrarias al orden público en los alistamientos; un decreto-ley de 4 de Mayo de 1852, ha enumerado las disposiciones legales que, con este título, no son susceptibles de derogaciones. Por lo demás, en razón de las retenciones que hay que operar en beneficio de la Caja de los inválidos de la marina sobre los salarios de la gente de mar (núm. 833 *in fine*), es indispensable que la autoridad marítima conozca los alistamientos concluidos y el monto de los salarios estipulados. En caso de disputas, el rol de tripulación sirve de ordinario para probar las convenciones de las partes. (2)

836. Como todo alquiler de servicios, el contrato de

(1) Al cónsul ó al vice-cónsul en país extranjero.

(2) Arts. 709 á 723 del Cód. de Comercio de México.

alistamiento es sinalagnático; crea obligaciones á cargo del armador y al de las gentes de mar.

837. *Obligaciones del armador.*—El armador está sujeto á tres obligaciones principales. Debe: 1º proveer á la subsistencia de las gentes de mar durante todo el tiempo del alistamiento; 2º pagarles sus salarios ó alquileres; 3º repatriarlos, es decir, llevarlos al puerto de armamento ó pagar los gastos de repatriación (1)

838. *Obligaciones de proveer á la subsistencia de las gentes de mar.*—Las leyes especiales determinan el mínimo de alimentación que hay que ministrar y se pronuncian penas contra los armadores contraventores. (*Decreto disciplinario y penal* de 24 de Marzo de 1852, art. 73).

839. *Obligaciones de pagar los alquileres.*—Las partes fijan libremente el monto de los salarios; al contrario, ellas no pueden arreglar, como lo entienden, la época y el lugar del pago.

Es claro que el armador no está obligado á pagar por adelantado; pero las gentes de mar no pueden ser pagadas ni aun al fin del viaje y á la expiración del tiempo por el que se ha verificado el alistamiento. Los salarios no deben ser pagados sino al tiempo del licenciamiento (2), á menos que se ordene otra cosa por el comisario de la inscripción marítima en Francia ó por el cónsul en país extranjero. Los anticipos en el curso del viaje ó al tiempo de la partida no pueden ser hechos sino con autorización de estos funcionarios. Estas disposiciones restrictivas tienen por objeto impedir que los marinos, distantes de sus familias, se dejen arrastrar á disipar sus salarios y permiten á la autoridad competente verificar en el momento mismo del pago

(1) Arts. 668, 677, 678, 709 y 721 del Cód. de Comercio de México.

(2) Hay *licenciamiento* cuando se renueva el rol de la tripulación. El comisario de la inscripción marítima pasa la revista de la tripulación, comprueba los hechos pasados durante la campaña, asiste al pago de los salarios, etc.

las retenciones que han de hacerse en beneficio de la caja de los inválidos de la marina.

Los alquileres no siempre son reclamados por las gentes de mar mismas; la administración de la marina puede obrar judicialmente para pedir su pago. Ella tiene un doble interés en ejercitar este derecho; es necesario, en primer lugar, que los salarios sean pagados para que la caja de los inválidos pueda operar las retenciones; además los salarios no cobrados por los marinos pertenecen al cabo de dos años á esta caja. Al obrar por el pago de los alquileres de las gentes de mar, la administración de la marina no ejercita un derecho personal, no hace sino ejercitar los derechos de los marinos en cuyo interés obra. Resulta de aquí que las excepciones y medios de defensa, oponibles á las gentes de mar, lo son igualmente á la administración de la marina; sucede particularmente así con la prescripción anual á la que está sometido el crédito de los salarios en virtud del art. 433 del Cód. de Comercio (1).

840. *Privilegio de las gentes de mar.*—A fin de asegurar el pago de los salarios, el art. 191, párrafo 6º, declara privilegiados *los derechos y sueldos del capitán y demás gentes de la tripulación empleadas en el último viaje.* V. también el art. 271 del Código de Comercio. Este privilegio garantiza, además de los salarios, todo lo que puede ser considerado como accesorio de ellos, por ejemplo, los gastos de repatriación, los de enfermedad de los marinos, la indemnización que se les debe en caso de despedida injustificada. Alcanza á la vez al navío y al flete. No existe sino *para el último viaje*; aquí el viaje comprende el conjunto de las travesías efectuadas por el navío desde su partida del puerto de armamento hasta su llegada al puerto de desarme (2).

(1) Art. 1043 frac. VI del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 646 frac. V 647, 676, 677, 678 y relativos del Cód. de Comercio de México.

841. *Incensibilidad é inembargabilidad de los salarios.*—La ley no se limita á otorgar un privilegio á los salarios de las gentes de mar; los declara además incensibles é inembargables (Ordenanza de 1º de Noviembre de 1745), salvo para ciertas deudas enumeradas limitativamente (1).

842. *Prescripción de los salarios.*—El crédito de los salarios está, como todos los créditos nacidos de contratos marítimos, sometido á una corta prescripción. Según el art. 433 del Código de comercio, los salarios prescriben un año después de terminado el viaje. En esta materia el viaje se considera terminado al tiempo de la confección del rol de desarme en el cual se liquidan los salarios. Esta prescripción tiene por objeto llegar á un pronto arreglo; no está fundada en una presunción de pago. Por consiguiente, el marino á quien se opone no puede deferir al juramento sobre si los salarios han sido pagados (2).

843. *Obligaciones de repatriación.*—A consecuencia de causas varias las gentes del mar pueden ser desembarcadas en país extranjero. Puede suceder que el viaje se suspenda por causa del armador; que un marinero caiga enfermo y deba ser dejado en tierra; que naufrague el navío; que un marinero sea desembarcado en razón de su mala conducta, etc. . . En todos estos casos, las gentes de mar deben ser repatriadas, es decir, vueltas á Francia. Los cónsules, en país extranjero, y los comisarios de la marina en las colonias, deben procurar que se verifique la repatriación (3).

Los gastos de repatriación son, en principio, á cargo del armador, tenga su causa el desembarco en un caso fortuito, tal como un naufragio ó en el hecho del armador. Excepcionalmente se hace la repatriación á costa del Esta-

(1) Arts. 646 frac. V, 647, 648, 650 y 651 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 1043 frac. VI del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 677 del Cód. de Comercio de México.

do, cuando se trata de desertores ó de marineros desembarcados, sea para ser juzgados, sea para sufrir una pena, es necesario una decisión formal de autoridad competente para que las gentes de mar sean repatriadas á su costa. Los gastos de repatriación á cargo del armador se justifican fácilmente cuando el viaje cesa por hecho suyo; se explica también cuando la repatriación se hace necesaria por un acontecimiento fortuito: es preciso que el armador vuelva al Estado á los inscriptos marítimos de que puede tener necesidad en los navíos de guerra y que el Estado no hace en algún modo sino prestar á la Marina mercante. Por lo demás, no es presumible que las gentes de mar consientan mediante un débil salario, en correr el riesgo de ser dejados en un país lejano donde quizá no lograrían alistarse de nuevo, y de donde les sería necesario, por consiguiente, volver á su costa.

En general, los gastos de repatriación no son reclamados al armador por las gentes mismas de mar. En efecto, á menudo el anticipo de estos gastos se hace por el Estado y la administración de la marina persigue su cobro contra el armador. La administración de la marina obra entonces contra el armador en virtud de un derecho propio y nacido en su persona; no obra en nombre de las gentes de mar como lo hace cuando reclama al armador el pago de sus salarios.

La obligación de pagar los gastos de repatriación pesa sobre la fortuna del armador que no puede librarse de ella por el abandono del navío y del flete: no se trata aquí de una obligación contraída por el capitán por cuenta del armador, sino de una deuda puesta directamente por la ley á cargo de éste. Solamente en caso de naufragio la obligación del armador se restringe al navío y al flete de las mercancías salvadas (art. 258 *in fine*, modificado por la ley de 12 de agosto de 1885).

844. *De la influencia de los acontecimientos de mar so-*

bre la obligación del armador de pagar los salarios.—Varios acontecimientos pueden producirse durante el viaje é impedir á las gentes de mar prestar los servicios prometidos. ¿Qué influencia tienen estos acontecimientos sobre el crédito de los salarios? El Código de comercio ha tratado á este respecto de los acontecimientos siguientes: *a.* la ruptura del viaje por el hecho de los propietarios capitanes, ó fletadores; *b.* la interdicción del comercio; *c.* la detención del navío por orden del gobierno; *d.* la captura, rotura y naufragio; *e.* el despedimiento; *f.* la abreviación del viaje; *g.* la enfermedad del marinero ó sus heridas; *h.* la muerte del marinero; *i.* su reducción á esclavitud. La influencia de estos acontecimientos sobre el crédito de los salarios varía según su naturaleza y la del alistamiento, desde este punto de vista importa distinguir los alistamientos, por mes, por viaje, por parte al flete (núm. 835). La ley ha debido tomar en cuenta que, en los alistamientos á utilidades eventuales, hay una especie de asociación, y que en el alistamiento por viaje hay una especie de destajo, á diferencia de lo que se verifica en el alistamiento por mes.—Remitido á las disposiciones del Código de Comercio (arts. 257 á 270) sobre este punto, hablaremos solamente del efecto de la captura, rotura ó naufragio sobre la obligación de pagar los salarios.

En caso de captura, rotura ó naufragio con pérdida entera del navío y de las mercancías, las gentes de mar eran tratadas muy duramente por el Código de 1807: en los términos del art. 258 de este Código, no podían pretender ningún salario ni aun por el tiempo anterior al acontecimiento. Esta disposición, tomada de la Ordenanza de 1681, tenía por objeto interesar á las gentes de mar en la salvación del navío y del cargamento. Se decía también, para explicarla, que en caso de pérdida de las mercancías, no cobrando el armador ningún flete, sería demasiado riguroso obligarlo á pagar salarios que de ordinario él paga del flete. A pesar de estas razones, el art. 258 era unánime-

mente condenado; en algún modo era exorbitante presumir la culpa de las gentes de mar; por lo demás, están interesados en la salvación del navío y del cargamento, á la vez porque su vida depende de ello en gran parte, y porque el Código (arts. 259 y 260) les reconoce ciertos derechos sobre las cosas salvadas. Así la ley de 12 de agosto de 1885, que ha modificado varias disposiciones del Código de comercio, ha cambiado particularmente la regla establecida en el art. 258. Según el art. 258 (nuevo), en caso de captura, naufragio ó declaración de innavegabilidad los marineros alistados por viaje ó por mes son pagados por sus salarios hasta el día de la cesación de sus servicios. Solamente, cuando se prueba ya que la pérdida del navío es el resultado de su culpa, ya que no han hecho todo lo que podían para salvar el navío, los pasajeros ó las mercancías, ó para recoger los despojos, los tribunales pueden reducir sus salarios ó aun suprimirlos. Por lo demás las gentes de mar no están obligadas jamás á reembolsar lo que se les ha anticipado de sus salarios.

845. *Obligaciones de las gentes de mar hacia el armador.*—Las gentes de mar están obligadas á prestar sus servicios durante el tiempo del viaje para el cual han sido contratados y que debe ser mencionado en el rol de tripulación (art. 238 del Código de Comercio). Un caso de fuerza mayor, tal como una enfermedad, los dispensaría sólo de su servicio. En caso de no satisfacer esta obligación, pierden sus salarios, de los cuales una mitad es, á título de indemnización, para el armador, y la otra se devuelve á la Caja de los inválidos de la marina; además, son castigados como desertores. (Decreto de 24 de Marzo de 1852, artículos 55 y 66).

846. *Prohibiciones especiales del art. 251.*—A la obligación de las gentes de mar de consagrar todos sus cuidados al servicio del navío se refiere al art. 251 que prohíbe al capitán y á las gentes de la tripulación cargar bajo ningún

pretexto, en el navío ninguna mercancía por su cuenta sin el permiso de los propietarios y sin pagar el flete, si no están autorizados para ello por el alistamiento (esto es lo que se llama el *porte* permitido); fuera de esto los marinos no tienen derecho sino á un lugar para su *cofre*.

II.—DEL CAPITAN

847. *Importancia y variedad de los papeles del capitán.*—El capitán está colocado á la cabeza de la tripulación. Desempeña papeles muy diversos y tiene, por consiguiente, derechos y deberes numerosos y variados, es en primer lugar nombrado por el armador para la conducción del navío y encargado de hacer todas las operaciones necesarias ó útiles para el éxito de la expedición (1). Es, en segundo lugar, una especie de trajinero que se encarga del transporte de las mercancías, porque á veces él es quien fleta el barco por cuenta del armador (2). El papel del capitán tiene también desde varios puntos de vista, un carácter público: la ley le impone obligaciones múltiples en interés de la policía de la navegación. Está investido á bordo de un poder disciplinario que le permite infligir penas á las gentes de la tripulación y á veces aun á los pasajeros. Llena para los crímenes y delitos cometidos á bordo el papel de un juez de instrucción (3). En caso de nacimiento de un niño ó de fallecimiento acaecido en el mar, desempeña las funciones de oficial del estado civil (arts. 59, 60, 61, 86 y 87 del Cód. civil) (4). Está investido de las atribuciones de notario, para recibir los testamentos auténticos hechos en

(1) Art. 669 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 684 frac. IV del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 684 frac. III del Cód. de Comercio de México.

(4) Arts. 86 á 89 y 139 del Cód. Civil del Distrito Federal de México.

el mar por las gentes de la tripulación ó por los pasajeros. (art. 994 del Cód. civil) (1).

En este capítulo, no se hablará del capitán sino desde el punto de vista de sus derechos y de sus obligaciones como encargado por el armador y como obligado por la ley para llenar las formalidades prescritas en interés de la policía de la navegación. Los derechos y las obligaciones del capitán respecto de los cargadores de mercancías serán examinados en el capítulo siguiente consagrado al contrato de fletamento del cual derivan estos derechos y estas obligaciones.

848. El armador no es enteramente libre en la elección del capitán; pudiendo la ineptitud ó la maldad del capitán hacer correr graves peligros á la vida y á la fortuna de los hombres, el legislador ha creído deber exigir garantías especiales del capitán. No solamente debe ser francés (núm. 813) (2), sino que también debe reunir condiciones de aptitud que varían con la naturaleza de la navegación que emprende. Se distingue á este respecto *el largo viaje*, el *cabotaje* y el *viaje limitado* (3).

La navegación á *largo viaje*, que es la más extensa y la más peligrosa, es la que se ejerce más allá de los límites fijados por el art. 377 del Código de Comercio. Para ser capitán á *largo viaje* se necesita tener al menos 24 años de edad, haber navegado durante 60 meses y haber recibido, después de un examen especial, despacho de mando entregado por el jefe del Estado. Para mandar en caso de *viaje limitado* basta tener 24 años de edad al menos y haber navegado durante 60 meses. En fin, para mandar navíos que hacen el cabotaje, los capitanes deben reunir las mismas condiciones que los capitanes que mandan en caso

(1) Arts. 3555 á 3564 del Cód. Civil del Distrito Federal de México.

(2) Art. 683 del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 683 del Cód. de Comercio de México.

de *largo viaje*, salvo que el examen que tienen que sufrir es más sencillo.

849. En general, el capitán es tratado como las demás gentes de mar desde el punto de vista de sus salarios y de las diferentes medidas de protección admitidas en beneficio de los que se dedican á la profesión de marino (art. 272 del Cód. de Comercio); sin embargo, es tratado de un modo especial desde el punto de vista del despedimento. Las gentes de mar no pueden ser despedidas en curso de viaje sin la aprobación del comisario de la inscripción marítima ó del cónsul; además, cuando han sido despedidos sin causa válida, tienen derecho á una indemnización (art. 270). Al contrario, el capitán puede ser despedido en todos los lugares sin que el armador tenga que dar motivos; basta que el despedimento sea puesto en conocimiento de la autoridad marítima ó consular, para impedir la deserción del capitán en perjuicio del Estado. Además, cualquiera que sea la causa del despedimento, el capitán no puede reclamar ninguna indemnización al armador (art. 218). En razón de la importancia de la misión del capitán, la ley quiere que el armador pueda revocarlo libremente luego que ya no tiene confianza en él. El armador no podría ni aun renunciar de antemano la facultad de despedir á su voluntad al capitán; pero puede convenirse válidamente que en caso de despedimento no justificarlo, el capitán podrá reclamar una indemnización (art. 218, párrafo 2). (1)

850. El capitán no es comerciante. Es cierto que el contrato de alistamiento, como todos los contratos que se refieren al comercio de mar, es un acto de comercio (art. 633 *in fine*). Pero no se podría decir que el capitán hace su ocupación habitual de ejecutar actos de comercio si los ejecuta es en nombre del armador. Solamente admite la ley que

(1) Art. 676 á 679 del Cód. de Comercio de México.