

de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato para reponerse de uno y otro; pero si hubiere á bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto ó á lo más en el primer puerto donde arribare.

Artículo 691.

El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán, el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

Artículo 692.

El capitán será responsable civilmente para con el naviero y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

I. De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código Penal;

II. De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables;

III. De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación;

IV. De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque, ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas ó evitarlas;

V. De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan, conforme á los artículos 684 y 686;

VI. De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la

junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaron á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

VII. De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 686;

VIII. De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

Artículo 693.

El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.

Artículo 694.

No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquel hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagaré á su nombre.

Artículo 695.

El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal.

Artículo 696.

Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su

naviero ó cargadores y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

Artículo 697.

Si se viere atacado por algún corsario y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento y justificará el hecho ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor quedará exento de responsabilidad.

Artículo 698.

El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata haciendo relación de los hechos.

La autoridad, ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos recibiendo declaración á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente, en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al juez ó tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fe si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros: si discordare se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

Artículo 699.

El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sa-

nidad y aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfallo, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del juez, ó tribunal, ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

CAPÍTULO III.

De los oficiales y tripulación del buque.

Artículo 700.

Para ser piloto será necesario:

- I. Reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marina ó navegación;
- II. No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo.

Artículo 701.

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.

Artículo 702.

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.

Artículo 703.

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.

Artículo 704.

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 convenientes 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.

Artículo 705.

El piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido ó impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta.

Artículo 706.

Por responsabilidad ó inhabilitación del capitán y del segundo capitán, sucede el contraemaestre en el mando y responsabilidad de la nave.

Artículo 707.

Serán obligaciones del contraemaestre:

I. 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;

II. Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra;

III. Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las ordenes é instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de cualquier ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad.

IV. 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;

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

Respecto de los maquinistas, regirán las reglas siguientes:

I. 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 oficiales de la nave, pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor;

II. 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;

III. Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén 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;

IV. 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;

V. 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;

VI. 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 combustible y de materias lubricadoras; y bajo el epígrafe de "Anuncios 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.

Artículo 708.

El contraмаestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

Artículo 709.

El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y á falta de marineros mexicanos, podrá embarcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la que determina la ley. 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 contrataciones 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. 686, 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 extiende en los dominios mexicanos, ó por los cónsules ó agentes consulares de México si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiriera, 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. 686, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación, sobre las contrataciones

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.

Artículo 710.

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 aquel 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 de este artículo.

Artículo 711.

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 712.

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:

- I. Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque;
- II. Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento en el servicio;
- III. Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar;
- IV. Embriaguez habitual;