

día al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á ésta correspondiese ántes de hacerse la reparación. El justiprecio se hará ántes que se dé principio á la reparación, por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez en caso que alguna deje de verificarlo.

Cód. esp.—Art. 592. Los acuerdos de la mayoría respecto á la reparación, equipo y avituallamiento del buque en el puerto de salida, obligarán á la minoría á no ser que los socios en minoría renuncien á su participación, que deberán adquirir los demás copropietarios, previa tasación judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

También serán obligatorios para la minoría los acuerdos de la mayoría sobre disolución de la compañía y venta del buque.

La venta del buque deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones de la Ley de Enjuiciamiento civil, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios, quedando siempre á salvo los derechos de tanteo y retracto consignados en el artículo 575.

Cód. franc.—Art. 220. (Véase en las concordancias del 655).

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 11. (Véase en el lugar citado).

Cód. alem.—Art. 473. La disolución del armamento colectivo puede acordarse por mayoría de votos. La resolución de enajenar el buque equivale á resolver la disolución del armamento colectivo.

Cuando la disolución del armamento colectivo ó la enajenación del buque se hubiere acordado, se venderá el buque en pública subasta. No puede tener lugar la venta sino cuando el buque no esté fletado para un viaje, y si se encontrare en el puerto de su matrícula ó en un puerto de su país.

Sin embargo, si la nave se hallare inservible por no poder ser reparada ó por no valer el costo de reparación, la venta podrá verificarse aunque esté fletada, y se encuentre en país extranjero. Se necesita el asentimiento de todos los coarmadores para que no se apliquen las disposiciones precedentes.

Cód. ital.—Art. 495. (Véase en las concordancias del 655).

Cód. holand.—Art. 324. Si un buque se encuentra por necesidad en un puerto para ser reparado, y la mayoría de los copropietarios consiente en la reparación, la minoría estará obligada á acceder ó á renunciar su parte en favor de los otros copropietarios, que están obligados á aceptarla; el valor de esta porción será estimado en este caso por peritos.

Art. 325. Si la mayoría de los propietarios deciden la disolución de la asociación y la venta de la nave, queda obligada la minoría. La venta debe ser pública, á menos que los propietarios convengan otra cosa por unanimidad.

Sin embargo, la asociación no puede ser disuelta, sino después de la terminación del viaje.

Cód. port.—1,340. (Igual al art. 324 del "Cód. holand.")

1,341. Puede disolverse una compañía, terminando el viaje. Es este caso la mayoría de los armadores podrá hacer que se proceda á la venta del buque.

Artículo 664.

Para todos los efectos legales sobre que no se haya hecho modificación ó restricción por las leyes de este Código, guardarán las embarcaciones la condición de bienes muebles.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1046. Para todos los efectos legales sobre que no se haya hecho modificación ó restricción por las leyes de este código, guardarán las embarcaciones la condición de bienes muebles.

Cód. esp.—Art. 585. Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles.

Cód. franc.—Art. 190. Las naves y demás embarcaciones son cosas muebles.

Sin embargo, están afectas á las deudas del vendedor y especialmente á aquellas que la ley declara privilegiadas.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Las naves y demás embarcaciones son cosas muebles; sin embargo podrán hipotecarse.

Cód. holand.—Art. 309. (Véase en los concordantes del 641).

Cód. port.—1287. Las embarcaciones son reputadas bienes muebles para todos los efectos jurídicos, en que no haya modificación ó restricción en este Código.

Artículo 665.

Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de Administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos.

CONCORDANCIAS.

Cód. esp.—Art. 574. Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves, y demás objetos análogos.

Cód. port.—1293. Tienen libertad los constructores para obrar como mejor convenga á sus intereses en la construcción de las embarcaciones; pero ninguna podrá aparejarse sin justificar por visita, hecha por peritos nombrados por la autoridad competente y con asistencia de ésta, que la embarcación se halla en estado de navegar. El auto original de esta inspección se depositará en la secretaría del Tribunal de comercio del Distrito.

Título segundo.

DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARITIMO.

CAPITULO I.

DE LOS NAVIEROS.

Artículo 666.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar al buque en el puerto en que se halle.

CONCORDANCIAS.

Cód. esp.—Art. 586. El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle.

Cód. franc.—Art. 216. Todo propietario de buque es civilmente responsable de los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste en lo relativo á la nave y á la expedición.

Cód. belg.—Art. 7.º (Igual al anterior francés.)

Cód. alem.—Art. 450. Armador es el propietario de un buque destinado por él al comercio marítimo.

Art. 452. El armador no está obligado personalmente con los terceros acreedores, sino solamente por el buque y su flete.

1.º Cuando el crédito proceda de un acto que el capitán ha practicado como tal, en virtud de sus atribuciones legales, y no en virtud de una autorización especial.

Cód. ital.—Art. 491. Los propietarios de naves serán responsables de los actos del capitán y de las demás personas del equipaje, y quedarán obligados al cumplimiento de los contratos celebrados por el capitán en lo relativo á la nave y á la expedición.

Cód. holand.—Art. 321.—El propietario ó los copropietarios de un buque, cada uno en proporción de su interés, son civilmente responsables de los hechos del capitán en lo referente á la nave y á la expedición.

Cód. port.—Art. 1339. El propietario de buque es civilmente responsable por los actos del capitán en lo referente á la nave y á su expedición.

1341. El naviero es responsable de las deudas y obligaciones contraídas por el capitán para reparar, avituallar y aprovisionar la nave. No puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se excedió en sus facultades ú obró contra las instrucciones y órdenes dadas, probando el acreedor que la cantidad fué empleada en beneficio del buque; cesa esta responsabilidad en el caso del art. IV de este título (1).

Artículo 667.

Para ser naviero se requiere la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1047.—Para ser naviero se requiere la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio.

Art. 1048. Todos los navieros se han de inscribir necesariamente en el registro público de comercio; y sin este requisito no se habilitarán sus navíos para la navegación.

Cód. esp.—Art. 595. El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque, ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar, y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 10. El armador que sea copropietario ó mandatario de los propietarios, representará en justicia á éstos en todo lo relativo al armamento y expedición.

Cód. holand.—Art. 327. El director representa á todos los asociados y puede obrar en su nombre tanto judicial, como extrajudicialmente, en tanto que esta facultad no haya sido restringida por el presente Código ó disposiciones particulares expresamente establecidas en el 327 ó contrato de asociación.

Cód. port.—1,343. (Igual al artículo del Código holandés.)

Artículo 668.

Al naviero pertenece privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamento y viajes; y el capitán ó contra maestre de la nave deben

(1) Es el número 1,339, cuya parte citada puede verse en las concordancias del art. 672.

arreglarse á las instrucciones y órdenes escritas y firmadas que de él reciban, quedando dichos capitán ó contra maestre responsables de cuanto hagan en contravención de ellas.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1049. Al naviero pertenece privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamento y viajes; y el capitán ó maestre de la nave deben arreglarse á las instrucciones y órdenes que de él reciban, quedando dichos capitán ó maestre responsables de cuanto hagan en contravención de ellas.

Cód. esp.—Art. 598. El naviero no podrá ordenar un nuevo viaje, ni ajustar para él nuevo flete, ni asegurar el buque, sin autorización de su propietario ó acuerdo de la mayoría de los copropietarios, salvo si en el acta de su nombramiento se le hubieren concedido estas facultades.

Si contratase el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador.

Cód. alem.—Art. 460. (Véase en las concordancias del 669.)

Art. 463. Respecto al armamento colectivo, el gerente de la nave estará obligado á respetar las restricciones puestas á sus poderes; deberá además conformarse con las decisiones tomadas y ponerlas en ejecución.

Fuera de ésto, la extensión de sus poderes, aun en lo referente al armamento colectivo, debe determinarse por lo dispuesto en el art. 460; cuando se trate de nuevos viajes, de nuevas empresas ó de reparaciones extraordinarias, así como de la elección y separación del capitán, deberá provocar previamente una decisión del armamento colectivo.

Cód. holand.—Art. 331. No puede (el director) emprender un nuevo viaje ó contratar un nuevo flete sin el consentimiento de los copropietarios, ó de la mayoría, á no ser que en un poder más extenso se le haya acordado por el contrato de asociación.

Art. 333. No puede el director asegurar el buque sin la autorización expresa de los copropietarios.

Cód. port.—1,351. El naviero no puede emprender un nuevo viaje ni contratar para él nuevo flete sin el consentimiento de la mayoría de los partícipes.

1,355. El naviero no puede hacer asegurar la nave, á no ser con la autorización expresa de todos los partícipes.

Artículo 669.

También corresponde al naviero hacer el nombramiento y ajuste del capitán; pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos ellos.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1050. También corresponde al naviero hacer el nombramiento y ajuste del capitán; pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos ellos.

Cód. esp.—Art. 597. El naviero elegirá y ajustará al capitán y contratará en nombre de los propietarios, los cuales quedarán obligados en todo lo que se refiera á reparaciones, pormenor de la dotación, armamento, provisiones de víveres y combustible y fletes del buque, y, en general, á cuanto concierna á las necesidades de la navegación.

Cód. alem.—Art. 460. En las relaciones con terceras personas, el gerente de la nave está en virtud de su carácter, investido del poder de hacer todas las operaciones y todos los actos que trae consigo ordinariamente la explotación de una nave.

Este poder se extiende especialmente al equipo, conservación y fletamento de la nave, al seguro del flete,

gastos de armamento y averías, así como á la recaudación de todo lo referente á la explotación habitual de la nave.

El gerente de la nave tiene entre sus atribuciones la de representar ante los tribunales al armamento colectivo.

Puede nombrar y separar al capitán; el capitán debe obedecer las órdenes del gerente y no las de los coarmadores.

El armador gerente no podrá, si no se le ha conferido un mandato especial, contraer en nombre del armamento colectivo ó de algunos de los coarmadores, obligaciones por letras de cambio ó pagarés á la orden, tomar á préstamo, vender ó pignorar la nave ó parte de la misma, ó hacerla asegurar.

Por lo demás, para las operaciones y actos que tiene el poder de hacer por razón de sus funciones, no necesita del mandato especial que pudieran exigir las leyes particulares de ciertos Estados.

Art. 461. El armamento colectivo se obliga con los terceros ó adquiere derechos contra ellos por virtud de los actos que el armador gerente hubiere hecho en tal concepto y en uso de sus atribuciones, aun cuando el acto se hubiere llevado á término sin indicación de los diferentes coarmadores.

Cuando el armamento colectivo se encuentra obligado por un acto del gerente de la nave, los coarmadores quedarán obligados de igual manera que si el acto lo hubieran ejecutado ellos mismos (1).

Art. 462. El armamento colectivo no podrá oponer á un tercero ninguna restricción que limite los poderes del gerente tal como han sido consignados en el artículo 460, más que probando que esta restricción era conocida del tercero antes de ultimar el negocio de que se trate.

Art. 464. El gerente de la nave deberá cuidar de los negocios del armamento con el esmero de un buen armador.

Cód. ital.—Art. 494. El propietario podrá despedir al capitán.

Cód. holand.—Art. 328. El director ajusta y separa al capitán á voluntad.

Art. 330. El director tiene la gestión completa de todo lo referente á la conservación, al equipo y arvitualamiento del buque.

Art. 335. (El director) obliga por sus actos á todos los copropietarios en proporción de su propiedad; pero éstos no podrán enagenar su participación en la nave y los fletes cobrados ó por cobrar por la expedición á que los actos se refieren, en la forma prescrita por el art. 321 (2) sin que queden obligados á más.

Art. 336. Los copropietarios están personalmente obligados, en proporción á su parte, por las reparaciones ó otros gastos ordenados por el director, si éste ha sido especialmente encargado de ello, ó si lo ha hecho saber á la asociación.

Las expresiones generales del contrato de asociación no se consideran como mandato particular ni como notificación.

Cód. port.—1348. Es privativo del naviero ajustar y despedir al capitán á voluntad, sin derecho á indemnización alguna cuando es despedido antes de comenzar el viaje; salvo convención escrita en contrario.

1350. Pertenece exclusivamente al naviero la dirección de cuanto es necesario para la custodia, equipo, vituallas y fletamento de la nave.

1352. El naviero por actos suyos obliga á todos los copropietarios, ya personalmente, ya en razón de su interés, según las distinciones establecidas en los artículos III y IV (3) de este título.

(1) Véase el art. 452 en las concordancias de los artículos 666 y 672 de nuestro Código.

(2) Véase en las concordancias de los arts 666, 672 y 674.

(3) Son los números 1338 y 1339, que pueden verse respectivamente en las concordancias de los arts. 674 y 666.

Artículo 670.

Pueden los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de capitán ó contramaestre de sus naves, sin que lo estorbe la repugnancia de ningún propietario. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios se preferirá al que tenga más interés en el buque, y si ambos tuvieren igual porción en él, se sorteará el que haya de serlo.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1051. Pueden los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de capitán ó maestro de sus naves, sin que lo estorbe la repugnancia de ningún copropietario; á menos que no sea matriculado, cuya calidad le dará la preferencia. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios que sean ambos matriculados, se preferirá al que tenga más interés en el buque; y si ambos tuvieren igual porción en él, se sorteará el que haya de serlo.

Cód. esp.—Art. 596. El naviero podrá desempeñar las funciones de capitán del buque, con sujeción, en todo caso, á lo dispuesto en el art. 609.

Si dos ó más copropietarios solicitaren para sí el cargo de capitán, decidirá la discordia el voto de los asociados; y si de la votación resultare empate, se resolverá en favor del copropietario que tuviere mayor participación en el buque.

Si la partición de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte.

Artículo 671.

El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contraiga el capitán de su nave para repararla, habilitarla y provisionarla, y no puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se excedió de sus facultades.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1052. El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contraiga el capitán de su nave, para repararla, habilitarla y provisionarla, y no puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se excedió de sus facultades.

Cód. esp.—Art. 586. (Véase en nuestro art. 666.)

Artículo 672.

También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias y los fletes que haya devengado en el viaje, á no ser que sea al mismo tiempo capitán ó sólo copartícipe en la propiedad, pues en el primer caso no podrá hacer el abandono, y en el segundo, á pesar de él, será responsable en la proporción de la parte que tenga en el dominio de la nave.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1053. También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero, á que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias y los fletes

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1054. No tiene responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y tripulación; y sólo habrá lugar por razón de ellos, á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpables.

Cód. esp.—Art. 588. Ni el propietario del buque ni el naviero responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán, si éste se excediere de las atribuciones y facultades que le correspondan por razón de su cargo ó le fueron conferidas por aquéllos.

No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario ó naviero.

Cód. franc.—Art. 232. Cuando los propietarios ó sus apoderados legítimos estén en el mismo punto, no podrá el capitán, sin autorización especial de ellos, hacer reparaciones en el barco, comprar velas, cordaje ni otras cosas para el buque, tomar al efecto dinero sobre el casco de la nave, ni fletarla.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 22. (Igual al precedente del "Cód. franc.")

Cód. holand.—Art. 371. En el lugar de la residencia del propietario ó de los propietarios de la nave, ó de sus apoderados ó corresponsales, no podrá el capitán, sin autorización especial de ellos, hacer reparaciones en el barco, comprar velas, cordaje ó otros objetos para la nave, ni tomar en préstamo al efecto dinero sobre el caso de la nave, ni fletarla ni arrendarla.

Cód. port.—1,393.—(Igual al artículo anterior del "Cód. holand.")

Artículo 674.

El naviero indemnizará al capitán de todos los suplementos que haya hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones ó usado de las facultades que legítimamente le competan.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1055. El naviero indemnizará al capitán de todos los suplementos que haya hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones ó usado de las facultades que legítimamente le competan.

Cód. esp.—Art. 590. Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables, en la proporción de su haber social, á las resultas de los actos del capitán, de que habla el art. 587.

Cada copropietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante notario de la parte de propiedad del buque que le corresponda.

(Véanse los concordantes de los artículos 666 y 672.)

Cód. holand.—Art. 321. Cada propietario podrá eximirse de su responsabilidad por el abandono de su parte en la forma expresada (1).

Si el propietario ó los copropietarios hubieren hecho asegurar sus intereses en la nave ó en el flete, no se comprenderán en el abandono las acciones que tengan contra el asegurador.

Cód. esp.—Art. 591. Todos los copropietarios quedarán obligados, en la proporción de su respectiva propiedad, á los gastos de reparación del buque y á los demás que se lleven á cabo en virtud de acuerdo de la mayoría.

Asimismo responderán en igual proporción á los gastos de mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque, necesarios para la navegación.

Cód. alem.—Art. 467. Cada coarmador deberá contribuir, en proporción de su parte en la nave, á los gastos del armamento colectivo y, en particular, los del equipaje y los de reparación del buque.

(1) Por acta notarial.

que haya devengado en el viaje, á no ser que sea al mismo tiempo capitán ó sólo copartícipe en la propiedad, pues en el primer caso no podrá hacer el abandono, y en el segundo, á pesar de él, será responsable en la proporción de la parte que tenga en el dominio de la nave.

Cód. esp.—Art. 587. El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero, á que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengado en el viaje.

Cód. fran.—Art. 216. Puede (el propietario) eximirse en todo caso de las obligaciones anteriores por medio del abandono de la nave y del flete.

Sin embargo de esto, no se reconocerá la facultad de liberarse de las responsabilidades expresadas, por el abandono de la nave, al que sea juntamente capitán y propietario ó copropietario de ella. Si el capitán es sólo copropietario, no será responsable de las obligaciones que haya contraído en lo tocante á la nave y á la expedición, sino en proporción á su interés.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 7. (Es igual en lo que aquí interesa á la parte transcrita del art. 216 del "Cód. franc.")

Cód. alem.—Art. 451. El armador es responsable del perjuicio causado á un tercero por la falta de una persona del equipaje en el ejercicio de sus funciones.

Art. 452. El armador no responde personalmente á terceros acreedores sino tan solo con la nave y el flete.

2.º Cuando el crédito proceda de la falta de cumplimiento, ó de ejecución incompleta ó defectuosa de un contrato celebrado por el armador, en cuanto la ejecución del contrato esté en las funciones del capitán; no importa que la inexecución ó la ejecución incompleta ó defectuosa provenga ó no de culpa de una persona del equipaje.

3.º Cuando el crédito proceda de la culpa de una persona del equipaje.

Sin embargo, la presente disposición no se aplicará á los casos previstos en los números 1.º y 2.º, cuando la falta ha sido cometida por el armador en la ejecución del contrato, ó cuando ha garantizado especialmente la ejecución.

Cód. ital.—Art. 491. Los propietarios ó copropietarios que no han contraído obligación personal pueden, en todo caso, librarse de la responsabilidad y de las obligaciones antedichas, á excepción de las referentes á los salarios y emolumentos de las personas del equipaje, mediante el abandono de la nave y del flete cobrado ó que deba cobrarse.

Cód. holand.—Art. 321. Cesa esta responsabilidad por el abandono de la nave y del flete cobrado ó que deba cobrarse por la expedición á la que se refieren los actos y obligaciones del capitán.

Se declarará este abandono en acta notarial.

Cód. port.—1,339.

En todo caso, cesa la responsabilidad del dueño por el abandono del buque y del flete cobrado ó por cobrar.

1345. El naviero es responsable para con terceros de las indemnizaciones á que dé lugar el comportamiento del capitán en la guarda de los objetos cargados. Esta responsabilidad cesa por el abandono de la nave con todas sus pertenencias y fletes en la forma prevenida.

Artículo 673.

No tiene responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y tripulación, y sólo habrá lugar por razón de ellos á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpables.

Cuando un coarmador incurre en mora para el pago de su parte en los gastos, y se le adelantan los fondos por sus coarmadores, está obligado en derecho á pagar intereses, contando desde el día del préstamo. Las leyes particulares de cada Estado determinarán sin un préstamo de este género da un derecho de prenda sobre la parte de la nave perteneciente al coarmador moroso. En el caso en que el que hizo el préstamo no adquiera el derecho de prenda, tiene un interés en la parte de la nave por la cual ha sido hecha; este interés puede ser asegurado y, en el caso en que lo esté, el coarmador moroso debe reembolsar los gastos del seguro.

Cód. holand.—Art. 322. Todo propietario ó copropietario de una nave es personalmente responsable en proporción de su interés por los gastos de reparación de la nave y otros, hechos por su orden ó por orden de la sociedad.

Art. 323. Cada copropietario está obligado á contribuir al equipo de la nave en proporción de su parte, la cual responde de ello.

Cód. port.—1,337. La parte de cada copropietario responde proporcionalmente del cumplimiento de la obligación que tiene de contribuir al equipo de la nave.

1,338. Todo copropietario de una nave es personalmente responsable en la proporción de su parte por los gastos de reparación y otros hechos, por acuerdo de la compañía.

Cód. esp.—Art. 602. El naviero indemnizará al capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque.

Cód. holand.—Art. 388. El propietario ó el director de la asociación está obligado á examinar la cuenta (rendida por el capitán) inmediatamente, liquidarla si está en regla, y pagar sin demora al capitán la cantidad que se le deba.

Cód. port.—1,412. (Igual al artículo precedente del "Cód. holand.")

Artículo 675.

Los propietarios de navíos armados en corso no serán responsables de los delitos y depredaciones cometidas en la mar por la gente de guerra que se encuentre á su bordo ó por la tripulación, sino hasta la suma por la cual hayan dado fianza, á menos que sean partícipes ó cómplices.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,056. Los propietarios de navíos equipados en guerra (corsarios), no serán responsables de los delitos y depredaciones cometidas en la mar por la gente de guerra que se encuentre á su bordo, ó por la tripulación, sino hasta la suma por la cual hayan dado fianza, á menos que no sean partícipes ó cómplices.

Artículo 676.

Antes de hacerse el buque á la mar puede el naviero despedir á su arbitrio al capitán ó á cualquiera otro individuo de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos que tengan devengados según sus contratos, sin otra indemnización, á no ser que se funde en pacto expreso y determinado.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,057. Antes de hacerse el buque á la mar, puede el naviero despedir á su arbitrio al capitán ó á cualquiera otro individuo de la tripulación, cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos que tengan devengados según

sus contratos, sin otra indemnización, á no ser que se funde en un pacto expreso y determinado.

Cód. esp.—Art. 603. Antes de hacerse el buque á la mar, podrá el naviero despedir á su arbitrio al capitán ó individuos de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos devengados según sus contratos, y sin indemnización alguna, á no mediar sobre ello pacto expreso y determinado.

Cód. franc.—Art. 218. (Véase en las concordancias del 678.)

Cód. alem.—(Véase las concordancias del art. 678.)

Cód. holand.—Art. 323. (Véase en las concordancias del 678.)

Cód. port.—1,348. (Véase en las concordancias del art. 669.)

Artículo 677.

Despidiéndose al capitán ó á otro individuo de la tripulación durante el viaje, se les abonará su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiesen cometido algún delito que diera justa causa para despedirlos ó los inhabilitara para desempeñar su servicio.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1058. Despidiéndose al capitán ó á otro individuo de la tripulación durante el viaje, se les abonará su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste; á menos que hubiesen cometido algún delito que diera justa causa para despedirlos, ó los inhabilitara para desempeñar su servicio.

Cód. esp.—Art. 604. Si el capitán ó otro individuo de la tripulación fueren despedidos durante el viaje, percibirán su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste; á menos que hubiere justo motivo para la despedida; todo con arreglo á los artículos 636 y siguientes de este Código.

(Véase las concordancias del artículo siguiente.)

Artículo 678.

Cuando los ajustes del capitán ó individuos de la tripulación con el naviero tengan tiempo ó viaje determinado, no podrán aquellos ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento, por dolo ó negligencia manifiesta ó probada.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1059. Cuando los ajustes del capitán ó individuos de la tripulación con el naviero tengan tiempo ó viaje determinado, no podrán aquellos ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por dolo ó negligencia manifiesta ó probada.

Cód. esp.—Art. 605. Si los ajustes del capitán ó individuos de la tripulación con el naviero tuvieren tiempo ó viaje determinado, no podrán ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, hurto, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada.

Cód. franc.—Art. 218. El propietario puede despedir al capitán, que no tendrá derecho á indemnización á no haber convención en contrario por escrito.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879." Art. 8º (Igual al que precede del "Código francés.")

Cód. alem.—Art. 515. El capitán puede, no obstante toda convención contraria, ser separado en cualquier momento por el armador, sin perjuicio, por consiguiente, de su derecho á ser indemnizado.

Art. 516. Si el capitán es despedido por razón de su incapacidad ó por violación de sus deberes, no tiene derecho más que á lo ganado hasta entonces como sueldo y á lo adquirido según estipulación por otros conceptos.

Art. 517. Cuando un capitán que ha sido contratado para un determinado viaje es despedido en razón á que el viaje no puede emprenderse ó continuarse por causa de guerra, embargo ó bloqueo, ó por causa de una prohibición de entrada ó salida, ó por cualquier otro acontecimiento que afecte al navío ó cargamento, no recibirá tampoco más que lo devengado por sueldo y lo adquirido según estipulación por otros conceptos.

La misma regla se aplica cuando al capitán contratado por tiempo indefinido se le despide después de haberse hecho cargo de un viaje determinado.

Si en estos casos tiene lugar la despedida durante el viaje, el capitán puede pedir, á su elección, ó el retorno gratuito al puerto en que ha sido contratado, ó una indemnización equivalente.

Cuando el capitán tiene derecho, según lo dispuesto en este Código, á un retorno gratuito, puede reclamar también los gastos de alimentación durante el viaje.

Art. 518. Cuando el capitán contratado por tiempo indeterminado, es despedido por otros motivos que los previstos en los artículos 516 y 517, después de haberse encargado de un viaje determinado, recibe á título de indemnización, además de lo que previene el artículo precedente, los salarios de dos ó de cuatro meses, según que haya sido despedido en un puerto situado en Europa ó fuera de Europa.

A pesar de esto, no tiene derecho á más que lo recibido, si hubiese terminado el viaje.

Art. 519. En los casos previstos en los artículos 516 á 518, si los sueldos no han sido estipulados por tiempo, sino en junto para todo el viaje, los sueldos debidos se fijan comparando el importe total de los estipulados con los servicios prestados y con el estado de adelanto del viaje.

Para determinar los dos ó cuatro meses de que habla el art. 518, deberá tenerse en cuenta la duración media del viaje; en vista de las condiciones de la nave, comprendiendo en esta duración el tiempo necesario para la carga y descarga.

Art. 520. Si el viaje de vuelta no se determina en el puerto de la matrícula, y si el capitán se había contratado para la ida y la vuelta ó por un tiempo indefinido, tiene derecho al retorno gratuito al puerto en donde fué contratado y al pago de los salarios durante el viaje, ó si lo prefiere, á una indemnización equivalente.

Cód. ital. Art. 494. En caso de despedir al capitán no se le deberá indemnización, si no se ha pactado por escrito.

Cód. holand.—Art. 328. Si el capitán ha sido despedido por causa legítima, no tiene derecho á indemnización alguna.

Si ha sido despedido sin causa legítima, antes de comenzar el viaje, tiene derecho al sueldo por el tiempo de su servicio; pero si ha sido despedido durante el viaje, le será debido su sueldo con los gastos de regreso, á no ser que haya pacto en contrario por escrito.

Las mismas disposiciones son aplicables al propietario y á la asociación del buque.

Artículo 679.

Si el capitán despedido es copropietario de la nave, puede renunciar á la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, pa que se determinará por peritos. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial de la socie-

dad, no se le podrá privar de su encargo sin causa grave, calificada sin forma de juicio por peritos competentes, cuyo dictámen se ejecutará sin ulterior recurso.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1060. Si el capitán despedido es copropietario de la nave, puede renunciar á la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, la que se determinará por peritos. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial de la sociedad, no se le podrá privar de su encargo sin causa grave, calificada sin figura de juicio por peritos competentes, cuyo dictámen se ejecutará sin ulterior recurso.

Cód. esp.—Art. 606. Siendo copropietario del buque el capitán, no podrá ser despedido sin que el naviero le reintegre del valor de su porción social, que, en defecto de convenio de las partes, se estimará por peritos nombrados en la forma que establece la Ley de Enjuiciamiento civil.

Cód. franc.—Art. 219. Si el capitán despedido es copropietario de la nave, puede renunciar á la copropiedad y exigir el reembolso del capital que representa.

El importe de este capital se determina por peritos nombrados de común acuerdo ó de oficio.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 9º (Igual al precedente del Cód. franc.)

Cód. alem.—Art. 522. La parte de la nave por la que resulte interesado el capitán, en virtud del convenio celebrado con los armadores, deberá adquirirse por ellos, si el lo exigiese, mediante el precio que fijen los peritos, cuando ha sido separado sin su consentimiento.

Este derecho del capitán se extingue cuando retarde sin motivo alguno la manifestación de que desea ejercerlo.

Cód. ital.—Art. 494. Si el capitán á quien se hubiere despedido fuere copropietario de la nave, podrá renunciar la participación que en ella tuviere, exigiendo el reembolso del capital correspondiente.

La cuantía de este capital se determinará por peritos.

Cód. holand.—Art. 329. Si el capitán despedido es copropietario del buque, puede renunciar la copropiedad y exigir el reembolso del valor de su parte determinado por peritos.

Cód. port.—Art. 1349. El capitán despedido puede renunciar á su copropiedad y exigir el pago de su porción, siendo copropietario de la nave. Esta suma se determinará por peritos.

Cód. esp.—Art. 607. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando del buque por pacto especial expreso en el acta de la sociedad, no podrá ser privado de su cargo sino para las causas comprendidas en el artículo 605.

Artículo 680.

El naviero no podrá admitir ni contratar más carga que la que corresponda á la capacidad que esté detallada á su nave en la matrícula; y si lo hiciere, será responsable de los perjuicios que se sigan á los cargadores.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1061. El naviero no podrá admitir ni contratar más carga que la que corresponda á la capacidad que esté detallada á su nave en la matrícula; y si lo hiciere, será responsable de los perjuicios que se sigan á los cargadores.

Artículo 681.

Si un naviero contratase más carga de la que debe llevar su nave, indemnizará á los

cargadores, á quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hayan sobrevenido.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1062.—Si un naviero contratare más carga de la que debe llevar su nave, atendida su cabidad, indemnizará á los cargadores á quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hayan sobrevenido.

Artículo 682.

Todo contrato entre el naviero y el capitán caduca en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos hechos con el naviero. La nave vendida queda obligada, durante un año, á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1063. Todo contrato entre el naviero y el capitán caduca en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos hechos con el naviero. La nave vendida queda obligada á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente.

Cód. esp.—Art. 608. En caso de venta voluntaria del buque, caducará todo contrato entre el naviero y el capitán, reservándose á éste su derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos celebrados con el naviero.

El buque vendido quedará afecto á la seguridad del pago de dicha indemnización, si, después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente.

CAPÍTULO II.

DE LOS CAPITANES.

Artículo 683.

Los capitanes y patrones deberán ser mexicanos, tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,064. El capitán de la nave ha de ser ciudadano mexicano y persona idónea para contratar y obligarse.

Art. 1,065. En cuanto á la pericia que ha de tener el capitán en el arte de la navegación, su examen y demás requisitos necesarios para ejercer este cargo, se estará á lo que prescriben las ordenanzas de matrícula de gentes de mar.

Art. 1,066. El naviero que se reserve ejercer la capitania de su nave, y no tenga la patente de capitán con arreglo á dichas ordenanzas, se limitará á la administración económica de ella; valiéndose para cuanto se

relacione con la navegación, de un capitán aprobado y autorizado en los términos que aquellas previenen.

Cód. esp.—Art. 609. Los capitanes y patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las Leyes, Ordenanzas ó Reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

Si el dueño de un buque quisiera ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas Ordenanzas y Reglamentos.

Cód. port.—1,361. Es capitán ó patrón de un buque aquel que por un sueldo convenido ó por una parte estipulada en el beneficio de la empresa, se encarga de su conducción y gobierno, ejecutando las órdenes que se le den al efecto.

1,362. El capitán ó patrón de buques portugueses debe ser natural de estos reinos ó sus dominios, tener capacidad legal para contratar y obligarse, y hallarse habilitado en la forma determinada por las ordenanzas.

Artículo 684.

Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

I. Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa;

II. Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero;

III. Imponer con sujeción á los contratos y á las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente averiguación, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto á que arribe;

IV. Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario;

V. Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero;

VI. Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,067. El capitán es el jefe

de la nave á quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de ella.

Art. 1,068. Toca al capitán proponer al naviero las personas de la tripulación de la nave, y éste tiene el derecho de elegir definitivamente las que hayan de tripularla; pero no podrá obligar al capitán á recibir en su tripulación persona alguna que no sea de su contento y satisfacción.

Art. 1,069. Con respecto á la facultad que compete al capitán para imponer penas correccionales contra los que perturben el órden en la nave, cometan faltas de disciplina ó dejen de hacer el servicio que les cometa, se observará lo que previenen los reglamentos de la marina.

Art. 1,070. No estando presentes el naviero ni el consignatario de la nave, está autorizado el capitán para contratar por sí los fletamentos bajo las instrucciones que tenga recibidas, y procurando con la mayor solicitud y esmero el fomento y prosperidad de los intereses del naviero.

Art. 1,071. El capitán tomará por sí las disposiciones convenientes para mantener la nave pertrechada, provista y municionada, comprando á este efecto lo que considere de absoluta necesidad, siempre que las circunstancias no le permitan solicitar previamente las instrucciones del naviero.

Art. 1,072. En casos urgentes durante la navegación, puede el capitán disponer las reparaciones en la nave y en sus pertrechos que sean absolutamente precisas para que pueda continuar y acabar su viaje, con tal que si llegare á puerto donde haya consignatario de la misma nave, obre con acuerdo de éste.

Fuera de este caso no tiene facultad para disponer por sí obras de reparación, ni otro gasto alguno para habilitar la nave, sin que el naviero consienta la obra y apruebe el presupuesto de su costo.

Cód. esp.—Art. 610. Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

1.ª Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

2.ª Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero.

3.ª Imponer con sujeción á los contratos y á las Leyes y Reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente sumaria, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto á que arribe.

4.ª Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

5.ª Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero.

6.ª Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

Cód. franc.—Art. 223. Corresponde al capitán formar la tripulación del buque, y elegir y contratar los marineros y demás gente del equipaje, lo que hará, sin embargo, de acuerdo con los propietarios, cuando esté en el lugar de su residencia.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1870."—Art. 14. Corresponde al capitán formar la tripulación del buque, y elegir y contratar los marineros y demás gentes del equipaje, lo que hará, sin embargo, de acuerdo con los propietarios cuando éstos estén presentes, ó estén allí legalmente representados.

Cód. alem.—Art. 480. El capitán deberá, antes de comenzar su viaje, tener cuidado de que la nave se conserve en buen estado de navegabilidad, esté bien ar-

mada, equipada y abastecida, y tenga los papeles de á bordo necesarios para poder llegar á conocer todo lo referente á la nave, equipaje y cargamento.

Art. 496. Cuando la nave no esté en el puerto de su matrícula, el capitán tiene el derecho pleno, respecto á terceros, de poder hacer por el armador todas las operaciones y todos los actos relativos al equipo, armamento, provisión y conservación de la nave, y en general al cumplimiento del viaje.

Este poder se extiende también á la conclusión de los fletamentos y al ejercicio de acciones referentes á los actos que están en las atribuciones del capitán.

Art. 497. Sin embargo, el capitán no tiene el poder de tomar á préstamo, comprar á crédito y hacer análogas operaciones de crédito, más que en el caso evidentemente necesario para la conservación del navío ó para emprender el viaje, y tan sólo en lo puramente indispensable.

No tiene el derecho de tomar en préstamo á la gruesa más que por razón y en la medida necesaria para llevar á cabo el viaje.

La validez del acto no está subordinada al empleo efectuado, ni á la conveniencia de la elección hecha por el capitán entre varias operaciones de crédito, ni á la necesidad efectiva de metálico, á menos que no se pruebe la mala fé de los terceros.

"Ley de 27 de Diciembre de 1872 sobre los hombres de mar."—Art. 72. Los hombres del equipaje quedarán sometidos al poder disciplinario del capitán.

Este poder se extenderá desde la entrada en servicio del hombre del equipaje hasta el momento de cesar en el mismo.

Art. 79. El capitán tendrá derecho á adoptar todas las medidas necesarias para mantener el órden y para asegurar la regularidad del servicio. Con este objeto podrá especialmente ordenar con el carácter de pena las agravaciones de servicio que estén en uso ó una reducción moderada de alimento, que no se extienda á más de tres días como máximo. No podrá imponer como pena ninguna multa, corrección personal ni prisión.

En los casos de resistencia ó desobediencia tenaz, tendrá derecho el capitán á emplear todos los medios necesarios para hacer obedecer sus órdenes. Podrá adoptar contra los rebeldes los medios de seguridad que sean necesarios, y en casos precisos mandarlos amarrar durante el viaje.

A petición del capitán deberán prestarle su concurso los hombres del equipaje para mantener el órden y para impedir ó reprimir cualquier clase de resistencia. Hallándose en país extranjero, y en casos de urgencia, podrá dirigirse el capitán á los comandantes de los buques de la marina imperial que pueda encontrar, á fin de obtener su concurso para mantener la disciplina.

Art. 102. Cuando un hombre de mar cometiere un delito ó un crimen durante la permanencia del buque en el mar ó en un puerto extranjero, deberá hacer constar el capitán cuanto pueda tener influencia en la prueba del hecho y en su represión, con asistencia de los oficiales del buque ó de otras personas dignas de crédito. En caso de homicidio ó heridas graves especialmente, se describirán exactamente las heridas, y se indicará además el tiempo que hubiese sobrevivido la víctima; si se empleasen medios de curación, se expresarán cuáles hayan sido y el alimento que haya tomado la víctima.

Art. 103. Tendrá derecho el capitán para registrar en todo caso los efectos de la gente de mar, de quien se sospeche haber tenido participación en algún hecho punible.

Tendrá, además, derecho el capitán para detener al hombre del equipaje que se haya hecho culpable de un hecho que se castigue con una pena grave (1), y estará obligado á hacerlo, cuando haya temor de que pueda evadirse el culpable.

Se pondrá al autor del hecho á disposición del primer funcionario encargado de lo relativo á la gente de mar, á quien pueda hacerse entrega de él, en unión con

(1) Véase el número 3.º del artículo 57 en las concordancias del artículo 712 de nuestro Código.