

sentar su diario á exámen y hacer una relación enunciando en ella:

- 1.º El lugar y tiempo de su partida,
  - 2.º La ruta seguida.
  - 3.º Los riesgos corridos, los desperfectos causados en el buque y demás circunstancias notables del viaje.
- Art. 380. La presentación y relación se harán: En puerto extranjero, al cónsul de los Países Bajos, ó en su defecto, á la autoridad local competente; En puerto del reino ó sus colonias, en el primer caso, ante el juez del cantón, y en el segundo, ante la autoridad competente.

Art. 381. El capitán al hacer su relación, sea en cualquier lugar, está obligado á hacer visar su diario por la autoridad que recibe la relación, y está obligado también á presentar en todo tiempo este diario á las partes interesadas, dejándoles sacar copias ó extractos.

Art. 383. El capitán está obligado, en caso de naufragio, de arribada forzosa ó avería, á hacer su relación juntamente con los oficiales y gentes del equipaje presentes; antes de las veinticuatro horas en el sitio en que arribe ante las autoridades mencionadas en el art. 380.

Cód. port.—1.368. (Igual al art. 361 del "Cód. holand.")

1.369. (Igual al art. 362 del "Cód. holand.")

1.374. (Igual al art. 360 del "Cód. holand.")

1.376. (Igual al art. 351 del "Cód. holand." suprimiendo las palabras "en cuanto se pueda apreciar por su exterior.")

1.377. Está obligado el capitán á hacer un asiento formal de todo lo concerniente á la administración del buque, y á las ocurrencias de la navegación, en tres libros encuadernados y foliados, rubricados por la autoridad de su matrícula.

En el primero, que se llamará "Libro de carga," serán anotadas las entradas y salidas de las cosas que se cargaren, expresando las mareas, números de los volúmenes, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, y fletes á vencer. En este mismo libro se anotarán los nombres, procedencia y destino de los pasajeros.

En el segundo, titulado "Libro de razón," se anotarán las cuentas de los intereses del buque, expresando, artículo por artículo, lo recibido por el capitán y lo gastado en reparaciones, aprestos, vituallas, salarios y otros objetos, y en general todo lo relativo al buque y su carga, ó lo que pudiere dar motivo á prestación de cuenta ó á intentar ó contestar en pleito. El capitán anotará igualmente en este libro los nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulación, sus soldadas, cantidades recibidas por adelantos ó consignaciones ordenadas á sus familias respectivas.

En el tercero, que se llamará "Diario de navegación," se anotará:—1.º, el estado del tiempo y viento;—2.º, el adelanto ó retraso diario del buque;—3.º, el grado de longitud y latitud en que se halla el buque día por día;—4.º, todos los desperfectos causados en el buque y en la carga, y sus causas;—5.º, el estado, en cuanto sea posible, de todo lo perdido por accidente ó todo lo destruido y abandonado;—6.º, la ruta seguida y los motivos de las desviaciones, ya sean necesarias, ya voluntarias;—7.º, las licencias dadas á los oficiales y gentes del equipaje, y sus motivos;—8.º, todas las resoluciones tomadas en consejo con los principales del equipaje, en los casos ordenados en este Código. Deberá este libro ser continuado, fechado y firmado día por día, por el capitán y su segundo, siempre que lo permitan el tiempo y las circunstancias. Los dos primeros libros serán firmados solamente por el capitán.

1.378. Está obligado el capitán, antes de tomar carga para un viaje exterior, á petición y á costa de los interesados, á hacer examinar por peritos jurados, y con orden de la autoridad local respectiva, si se halla el buque en estado de navegar; esto es, provisto de todo lo necesario y en situación de hacer el viaje. El acta de este exámen se depositará en la secretaría del Tribunal de comercio del distrito.

1.379. El capitán de buque que haya de emprender un viaje marítimo al exterior llevará á bordo:—1.º El título registrado de la propiedad del buque;—2.º El

pasaporte;—3.º El rol del equipaje;—4.º Los conocimientos y fletamentos;—5.º Los recibos de pago de gastos de puerto, pilotaje y cualesquiera otros;—6.º Un ejemplar del Código de comercio.

1.383. (Igual al art. 363 del "Cód. holand.")

1.387. (Igual al art. 367 del "Cód. holand.")

1.391. (Igual al primer párrafo del art. 229 del "Cód. franc.")

1.393. (Igual al art. 377 del "Cód. holand.")

1.405. (Igual al art. 379 del "Cód. holand.")

1.406. La relación mencionada en el artículo precedente debe presentarse ante el cónsul portugués, ó, en su defecto, ante el magistrado ó autoridad local competente, si el capitán entra en puerto extranjero. Entrando en puerto del reino ó de las colonias deberá presentarse ante el juez del lugar, ó ante la autoridad que marca la ley.

1.407. (Igual al art. 381 del "Cód. holand.")

1.408. El capitán está obligado, en caso de naufragio, arribada forzosa ó averías á formar relación de él juntamente con los oficiales y gentes de equipaje que estuviesen á bordo. Esta relación deberá hacerse en el primer lugar á que llegasen.

#### Artículo 687.

El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1085. El capitán que navegare á beneficio sobre la carga, no puede hacer por su propia cuenta negocio alguno separado, salvo convenio en contrario; y si lo hiciere, perderá los efectos embarcados por su cuenta, en beneficio de los demás interesados. Si navegare en beneficio común sobre el flete, puede hacer por su cuenta los negocios que quiera, cargando y pagando debidamente los fletes que cause, como si se tratara de tercera persona.

Cód. esp.—Art. 613. El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

Cód. franc.—Art. 239. El capitán que navegare á flete común, no podrá ejercer tráfico ni comercio alguno por su cuenta particular, á no existir pacto en contrario.

Art. 240. En caso de contravenir á las disposiciones mencionadas en el artículo precedente, las mercaderías embarcadas por el capitán, por su cuenta particular, serán confiscadas á favor de los demás interesados.

Art. 251. (Véase en las concordancias del 726.)

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 29. El capitán que navegare á flete común, no podrá tomar á bordo ninguna mercadería por su cuenta particular, á no existir pacto en contrario.

Art. 30. En caso de contravenir á las disposiciones mencionadas en el artículo precedente, quedará privado el capitán de su parte en el beneficio común sin perjuicio de más amplia indemnización, si procediera.

Cód. ital.—Art. 515. El capitán que navegare á la parte en el cargamento, no podrá hacer comercio alguno por su cuenta particular, á no haber pacto en contrario por escrito.

En caso de contravención, las cosas cargadas por el capitán por su cuenta particular, quedarán á favor de los demás interesados.

Cód. holand.—Art. 333. El capitán que navegare á flete común, no podrá cargar en el buque mercaderías por su cuenta particular, á no existir pacto en contrario.

En caso de contravención á esta prohibición, las mercaderías embarcadas por cuenta del capitán, serán confiscadas á favor de los demás interesados en el car-

#### Artículo 689.

Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona, y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto y obligado á las indemnizaciones del artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1087. No es permitido al capitán hacerse sustituir por otra persona en el desempeño de su encargo.

Cód. esp.—Art. 615. Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona; y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto, y obligado á las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.

Cód. alem.—Art. 483. (Véase en las concordancias del art. 688.)

Cód. holand.—Art. 356. Si en el momento de la partida enfermase el capitán, de tal modo que le incapacitara para gobernar la nave, debe poner en su lugar otro capitán, á menos que el segundo sea capaz de reemplazarle sin peligro para la nave y cargamento. Si el propietario ó el naviero se encuentran en el lugar de partida, la sustitución no podrá hacerse, sino con su consentimiento.

Cód. port.—1.373. (Igual al art. 356 del Código holandés.)

#### Artículo 690.

Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1082. Cuando se hubieren consumido las provisiones comunes de la nave antes de llegar á puerto, podrá el capitán, de acuerdo con los demás oficiales de ésta, obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular, á que los entreguen para el consumo común de todos los que se hallen á bordo, abonando su importe en el acto ó tan pronto como sea posible.

Cód. esp.—Art. 616. Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes 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.

Cód. franc.—Art. 249. Si faltasen durante el viaje las vituallas del buque, podrá el capitán, consultando con los individuos principales de la tripulación, obligar á los que lleven víveres para sí, á que los pongan en común, á condición de pagarles su valor.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 30. (Igual al 249 del "Código francés.")

Cód. holand.—Art. 374. (Igual á los anteriores belga y francés.)

Cód. port.—1397.—(Igual á los anteriores.)

gamento, independientemente de los daños é intereses que de ello resulten.

Cód. port.—1.403. El capitán que navegare á flete común, no podrá hacer tráfico ó comercio alguno por su cuenta particular, á no haber convenido lo contrario, como está legislado en general.

1.404. En caso de contravención á los dos precedentes artículos, las cosas embarcadas por el capitán por su cuenta particular, serán confiscadas á favor de los demás interesados en la carga.

#### Artículo 688.

El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediador accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irroguen, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1086. El capitán que habiéndose concertado para un viaje, dejare de cumplir su empeño, sea porque no lo emprenda sin causa que lo justifique, ó sea abandonando la nave durante el viaje, indemnizará al naviero y á los cargadores todos los perjuicios que los sobrevengan por ello. Solo será excusable, si le sobreviniere algún impedimento físico ó moral, que le impida cumplir su empeño.

Art. 1097. Después de haberse fletado la nave para puerto determinado, no puede el capitán dejar de recibir la carga y hacer el viaje convenido, si no sobreviniere peste, guerra ó extorsión en la misma nave, que impidan legítimamente emprender la navegación.

Cód. esp.—Art. 614. El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediador accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irroguen, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar.

Cód. franc.—Art. 238. El capitán de buque que ha contraído empeño por un viaje, está obligado á terminarlo, bajo pena de todos los gastos, daños y perjuicios para con los propietarios y fletadores.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 28. (Igual al 238 del Código francés.)

Cód. alem.—Art. 483. Dispuesta ya la nave para la partida, debe empezar el capitán su viaje en la primera ocasión favorable.

Cuando por causa de enfermedad ó por cualquier otro motivo no pudiere conducir la nave, no diferirá excesivamente la partida de la nave ó la continuación del viaje; si el tiempo y las circunstancias lo permiten, deberá pedir órdenes al armador, darle á conocer sin tardanza el motivo de la detención, y mientras tanto, adoptar las medidas necesarias; en caso contrario, deberá escoger otro capitán.

No es responsable de los actos del sustituto sino en el caso de haber cometido una falta al elegirle.

Cód. ital.—Art. 514. El capitán comprometido para un viaje está obligado á cumplirlo, y en otro caso debe indemnizar los daños y gastos á los propietarios y á los fletadores.

Si la nave ha sido declarada inhábil para navegar, debe usar el capitán toda diligencia para procurarse otra nave para trasportar la carga al lugar de su destino.

Cód. holand.—Art. 354. El capitán está obligado á emprender y conducir el viaje para que se ha comprometido, en cuanto esté provisto de lo necesario, y á la primera ocasión favorable.

Cód. port.—1.370. El capitán que habiéndose ajustado para un viaje, dejase de cumplir su compromiso, ó por no emprender el viaje ó abandonando la nave durante él, además de la responsabilidad para con el naviero y los cargadores por los perjuicios que resulten, quedará inhabilitado perpetuamente para tomar el mando de cualquier buque.

## 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 ó 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1091. No puede el capitán tomar dinero á la gruesa ni hipotecar la nave para sus propios negocios. Siendo copartícipe en el casco, maquinaria y aparejos, puede empeñar su porción particular, siempre que no haya tomado antes gruesa alguna sobre la totalidad de la nave, ni exista otro género de empeño ó hipoteca á cargo de ésta; la parte hipotecada quedará afectada, y en caso de adjudicación ó venta, el vendedor ó factor se subrogará en ella.

Art. 1100. No puede el capitán tomar por su cuenta dinero á la gruesa sobre el cargamento, y en caso de hacerlo, será ineficaz el contrato con respecto á éste.

Cód. esp.—Art. 617. 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 ó 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.

(Véanse las concordancias del art. 685.)

## 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 prevenir las 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 arts. 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. de 1884.—Art. 1104. El capitán es responsable civilmente de los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento por impericia ó descuido de su parte.

Si estos daños procedieren de haber obrado con dolo, además de aquella responsabilidad, será procesado y castigado con las penas prescritas en el Código penal.

Art. 1105. No se admitirá excepción alguna en descargo de su responsabilidad, al capitán que hubiere tomado derrota contraria á la que debía, ó variado de rumbo sin justa causa á juicio de la junta de oficiales de la nave, y con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

Art. 1106. El capitán es responsable también civilmente de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación de la nave, salvo su repetición contra los culpados. Asimismo lo es de las pérdidas, multas y comisos que ocurren por contravenciones á las leyes y reglamentos de aduanas y policía de los puertos, y de las que se causen por las discordias que se susciten en el buque, ó por las faltas que cometa la tripulación en servicio y defensa del mismo, si no probare que usó con tiempo de toda la extensión de su autoridad, para prevenir las, impedir las y corregirlas.

Art. 1107. Serán también del cargo del capitán los perjuicios que resulten por la inobservancia de los artículos 1071, 1077, 1078 y 1083.

Cód. esp.—Art. 618. El capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1.º 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.

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

3.º De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación.

4.º 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 prevenir las ó evitarlas.

5.º 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 arts. 610 y 612.

6.º 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 hallaren á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

7.º 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. 612.

8.º De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del Reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

Cód. franc.—Art. 221. El capitán, dueño ó patrón encargado de la conducción del buque ó otra embarcación es responsable de todas sus faltas, aun las ligeras, en el ejercicio de sus funciones.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 12. (Igual al 221 del "Código francés.")

Cód. alem.—Art. 478. El conductor de la nave ó capitán, está obligado, en todas sus funciones, principalmente en la ejecución de los contratos cuyo cumplimiento se le confiere, á tener todos los cuidados de un buen capitán.

Será responsable de todo daño producido por su culpa, y muy particularmente del daño que resulte de la violación de las obligaciones que por este título y los siguientes se le imponen.

Art. 479. Esta responsabilidad del capitán no existe tan solo con respecto al armador, sino también respecto al fletador, cargador, destinatario, viajeros, equipaje y acreedores cuya deuda provenga de una operación de crédito (1), y especialmente respecto al prestamista á la gruesa.

El capitán no se librará de esta responsabilidad hácia las personas citadas, aunque alegare haber obrado con arreglo á las instrucciones del armador.

Estas instrucciones tienen por consecuencia obligar también personalmente al armador, si, al darlas, tenía conocimiento de la situación.

Cód. ital.—Art. 496. El capitán ó patrón encargado del mando de una nave es responsable por las faltas que cometa en el ejercicio de sus funciones, por ligeras que sean.

La responsabilidad del capitán, en los casos determinados en este Código, no cesará sino mediante la prueba de obstáculos que provengan de caso fortuito ó de fuerza mayor.

Cód. holand.—Art. 345. Está obligado á cumplir cuidadosamente los deberes de un buen marino, y á indemnizar al propietario ó á la asociación de los daños y gastos causados por su negligencia ó su infidelidad en el ejercicio de su empleo.

Es responsable de los daños sufridos por las mercancías transportadas, excepto los que provengan de vicio del objeto, de fuerza mayor, ó de falta ó negligencia del expedidor.

Art. 346. Es responsable de los daños causados por la colocación de las mercancías hechas contra las reglas.

Art. 349. Independientemente de la responsabilidad personal del capitán para con los cargadores, la nave y el flete quedarán afectos para con los cargadores por los daños causados á la carga por infidelidad ó falta del capitán; en cuyo caso el propietario ó los copropietarios tendrán acción contra aquel.

Art. 452. La nave y el flete quedarán afectos á los propietarios del cargamento, por los daños que sufran por infidelidad ó falta de los oficiales y gentes del equipaje, salvo la acción de los propietarios de la nave contra el capitán, y la de éste contra las gentes del equipaje; todo sin perjuicio del último párrafo del artículo 1403 del Código civil. (2)

El sueldo del capitán y los salarios de los oficiales y gentes del equipaje están especialmente afectos á dichas acciones.

Cód. port.—1363. El capitán está obligado á cumplir cuidadosamente los deberes de un buen marino, y á indemnizar al propietario ó á la asociación, no sólo los daños causados al buque y sus aparejos por impericia, negligencia ó infidelidad, sino aquellos de que la

(1) Véase el art. 497 en las concordancias del 684.

(2) Dispone el párrafo citado que esa la responsabilidad cuando el responsable prueba que no ha podido impedir el acto por el cual es llamado á responder.

asociación sea responsable por el mismo concepto para con terceros.

1365. (Igual al art. 346 del "Cód. holand.")  
1390. El buque y su flete responden á los cargadores por los daños causados en la carga por negligencia, impericia ó infidelidad del capitán, y los propietarios ó copropietarios tienen contra el capitán acción de indemnización y de dolo, según las circunstancias.

1497. La nave y el flete responden para con los propietarios del cargamento, por los daños que sufrieren por delitos, omisiones, ó culpa que en servicio cometieren ó tuvieren el capitán y gentes de la tripulación, salvo las acciones de los dueños de la nave contra el capitán y de éste contra las gentes de la tripulación. El sueldo del capitán y los salarios de las gentes de la tripulación están especialmente afectos á estas acciones.

## 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1108. La responsabilidad del capitán sobre el cargamento, comienza desde que se hace la entrega de él á bordo de la nave, hasta que lo recibe el contador de la misma nave, si otra cosa no se hubiere pactado.

Cód. esp.—Art. 619. 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.

Cód. franc.—Art. 322. Responde (el capitán) de las mercancías de que se hace cargo.

Entrega de ellas resguardo.

Este resguardo se denomina conocimiento.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 13. (Igual al 222 del "Código francés.")

Cód. ital.—Art. 498. El capitán es responsable de las cosas cargadas.

Dará resguardo de ellas por medio de conocimiento.

El capitán no responde de los efectos preciosos, del dinero y títulos de crédito que no le hayan sido declarados.

Responde el capitán de todos los daños que por cualquier causa puedan acaecer á las cosas cargadas sobre la cubierta de la nave, sin consentimiento escrito del cargador. Se presume concedido el consentimiento para las expediciones limitadas á las costas del departamento administrativo marítimo, en cuya circunscripción se cargase, y un departamento limítrofe, y para la navegación de ríos y lagos.

Cód. port.—1364. Comienza la responsabilidad del capitán con respecto á la carga, desde que se le hace la entrega de ella á bordo hasta su descarga, salvo cualesquiera pacto en contrario.

## 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1109. No tiene responsabilidad alguna el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ni su cargamento, por fuerza mayor indispensable ó caso fortuito que no puede evitarse.

Art. 1113. Las obligaciones que el capitán contrae para atender á la reparación, habilitación y aprovisionamiento de la nave, recaen sobre el naviero, y no le constituyen personalmente responsable á su cumplimiento; á menos que comprometa expresamente su responsabilidad personal, ó suscriba letra de cambio ó pague á su nombre y no al del naviero.

Cód. esp.—Art. 620. 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 suscrita letra ó pagado á su nombre.

Cód. franc.—Art. 228. En caso de contravenir á las obligaciones impuestas en los cuatro artículos precedentes (1), será responsable el capitán de los sucesos que ocurran para con los interesados en la nave y su cargamento.

Art. 230. No salva su responsabilidad el capitán, si no probando la existencia de obstáculos de fuerza mayor.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 19. (Igual al 228 del "Código francés.")

Art. 21. (Igual al 230 del "Código francés.")

Cód. alem.—Art. 498. El capitán no puede hacer acto alguno que obligue personalmente al armador y especialmente suscribir por él letras de cambio ó billetes á la orden, como no sea por virtud de poder expreso.

Las reglas de conducta y las instrucciones de servicio dadas al capitán por el armador, no son bastantes para obligar á este personalmente con los terceros.

Art. 501. El capitán que, sin orden especial, hace adelantos ó se obliga personalmente por cuenta del armador, no tiene contra éste otros derechos que los que tendría un tercero.

Art. 502. Los actos que el capitán ejecuta en concepto de conductor de la nave, sin extralimitarse de sus poderes legales, con ó sin indicación del armador, determinan derechos en beneficio de éste contra terceros y le obliga con ellos por el importe de la nave y del flete.

El capitán no queda obligado con los terceros por estos actos, á menos que no haya garantido especialmente su ejecución ó haya rebasado sus poderes, sin perjuicio de la responsabilidad que como capitán le corresponde, conforme á los artículos 478 y 479 (2).

Cód. ital.—Art. 496. (Véase en los concordantes del 692.)

Art. 505. En caso de contravención á las disposiciones de los arts. 500, 502, 503 y 504 (3), será responsable el capitán para con los interesados por los daños sufridos en el buque y cargamento.

Cód. holand.—Art. 345. (Véase en las concordancias del 692.)

Cód. port.—1396. (Véase en las concordancias del art. 685.)

## 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.

- (1) Véanse en las concordancias del 686.
- (2) Véanse en las concordancias del art. 692.
- (3) Véanse en las concordancias del art. 686.

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

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1111. El capitán que tome dinero sobre el casco, maquinaria y aparejos del buque; que empeñe ó venda mercaderías ó provisiones, fuera de los casos y en la forma que se ha prevenido en el artículo 1073; y el que cometa fraude en sus cuentas; además de reembolsar la cantidad defraudada, será castigado como reo de robo.

Cód. esp.—Art. 621. 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.

Cód. franc.—Art. 236. El capitán que haya tomado innecesariamente fondos sobre el casco, vituallas ó aproposito de la nave y empeñado ó vendido mercaderías ó vituallas, ó que haya figurado en sus cuentas averías ó gastos supuestos, quedará responsable hacia el armador y personalmente obligado al reembolso del dinero ó al pago de los objetos, sin perjuicio del procedimiento criminal, si diere lugar á él.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 23. (Igual al precedente del "Código francés.")

Cód. ital.—Art. 512. El capitán que sin necesidad hubiere contraído obligaciones, pignorado ó vendido cosas cargadas ó vituallas, ó hecho figurar en sus cuentas, averías y gastos que no fuesen verdaderos, quedará personalmente obligado para con los armadores y demás interesados, al reembolso del dinero, ó al pago de las cosas y á la indemnización de daños y perjuicios, salva además las acciones penales que fueren procedentes.

Cód. holand.—Art. 775. El capitán que innecesariamente haya tomado dinero sobre el casco, vituallas ó equipo del buque, que haya pignorado ó vendido mercaderías ó vituallas, ó que presente en sus cuentas averías y gastos supuestos, será responsable para con los interesados.

Está personalmente obligado al reembolso del dinero ó del valor de las mercaderías, sin perjuicio de la acción pública si hubiere lugar.

Cód. port.—1400. (Igual al anterior del "Cód. holand.")

## 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1110. Ningún capitán puede entrar en puerto distinto del de su destino, sino en los casos y bajo las formalidades que se previenen en los arts. 1376 y 1377.

Si contraviniere á estos artículos, ó si la arribada procediere de culpa, negligencia ó impericia del capitán, será responsable de los gastos y perjuicios que por ella se causen al naviero y á los cargadores.

Cód. esp.—Art. 622. 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 con-

serva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

Cód. holand.—Art. 364. Si el capitán supiere que su pabellón no está libre, estará obligado á arribar al primer puerto neutral, y permanecer en él hasta que no exista el impedimento, ó hasta que pueda navegar en conserva, ó de otra manera segura, ó hasta que haya recibido órdenes precisas ya del propietario ó del naviero, ya de los interesados en la carga.

Cód. port.—1382. Si después de la salida supiere el capitán que el reino se halla en estado de guerra, ó que su bandera no está libre, estará obligado á arribar al primer puerto neutral y permanecer en él hasta el restablecimiento de la paz, ó hasta que pueda navegar en conserva, ó de otro modo seguro, ó hasta que haya recibido órdenes precisas, tanto del dueño ó naviero, como de los que tengan intereses en la carga.

## 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1098. Cuando por violencia extrajere algún pirata ó corsario efectos de la nave ó de su carga, ó el capitán se viere en la necesidad de entregárselos, formalizará su asiento en el libro diario de la navegación, y justificará el hecho en el primer puerto adonde arribe. Es de cargo del capitán resistir la entrega, ó reducirla á lo menos posible en cantidad y calidad de los efectos que exijan, por todos los medios que permita la prudencia.

Cód. esp.—Art. 623. 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.

Cód. holand.—Art. 365. En caso de apresamiento, secuestro ó detención, está obligado el capitán á reclamar el buque y la carga. Deberá inmediatamente, y por todos los medios posibles, prevenir del estado del buque y de la carga, al naviero ó propietarios del buque, al cargador y á los que hayan hecho la expedición.

Entretanto, tomará las disposiciones provisionales, que sean absolutamente urgentes, para la conservación del buque y de la carga.

Cód. port.—1384. (Igual al anterior del "Cód. holand.")

## Artículo 698.

El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga dañado 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 fé 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1099. El capitán que corriera temporal ó considere que hay daño ó avería en la carga, hará su protesta en el primer puerto á donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su arribo; y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos; y hasta quedar evacuada, no podrá abrir las escotillas.

Art. 1081. El capitán que habiendo naufragado su nave, se salvare solo ó con parte de la tripulación, se presentará á la autoridad más inmediata, y hará relación del suceso bajo protesta legal.

Esta se comprobará por las declaraciones que mediante protesta darán los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado, y el expediente original se entregará al mismo capitán para guarda de su derecho.

Si las declaraciones de la tripulación y pasajeros no se conformaren con la del capitán, no hará fé en juicio la de éste; y en ambos casos queda reservada á los interesados la prueba en contrario.

Cód. esp.—Art. 624. El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga dañado 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 jurada de los hechos.

La autoridad, ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada 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 fé si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare

hare, se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

Cód. franc.—Art. 245. (Véase en las concordancias del 686.)

Cód. belg.—("Ley de 21 de Agosto de 1879.")—Art. 35. (Véase en las concordancias del 686.)

Cód. alem.—Art. 490. (Véase en las concordancias del 686.)

Cód. ital.—Arts. 516, 517 y 518. (Véanse en las concordancias del 686.)

Art. 519. Las relaciones no comprobadas no podrán servir de descargo al capitán ni harán prueba en juicio, exceptuando el caso en que sólo se haya salvado el capitán en el punto en que se haya hecho la relación de que se trate.

Cód. holand.—Art. 383. (Véase en las concordancias del 686.)

Art. 384. Todas las relaciones destinadas á justificar las pérdidas, desastres, averías ó reclamaciones de cualquier clase, deberán ser afirmadas bajo juramento ante la autoridad competente, la cual podrá interrogar al capitán, oficiales, marineros y pasajeros sobre las circunstancias de los hechos.

La prueba en contrario se reserva á las partes interesadas.

Cód. port.—1,408. (Véase en las concordancias del art. 686.)

1,409. (Igual al art. 384 del "Cód. holand.")

#### Artículo 699.

El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,101. Luego que el capitán llegue al puerto de su destino y obtenga los permisos necesarios de las oficinas de marina y aduana, hará entrega de su cargamento á los respectivos consignatarios, sin desfalco, bajo su responsabilidad personal, y la del buque, sus aparejos y fletes.

Art. 1,102. Cuando por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la orden, ignorase el capitán á quién haya de hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición de la autoridad competente, para que provea lo conveniente á su depósito, conservación y seguridad.

Art. 1,103. El capitán llevará un asiento formal de las mercancías que entrega, con sus marcas y números, y expresión de la cantidad si se pesaren ó midieren, y lo trasladará al libro de cargamentos.

Art. 1,112. Los capitanes cumplirán, además de las obligaciones prescritas en este código, las que les estén impuestas por los reglamentos de marina y aduana.

Cód. esp.—Art. 625. El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas, y cumpla las demás formalidades que los Reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, 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.

Cód. holand.—Art. 387. Al concluir cada viaje, está obligado el capitán á rendir cuenta de su gestión, en lo relativo al buque y al cargamento, al propietario ó al director de la asociación del buque, y á entregarle bajo recibo todos los diarios, libros, papeles y dinero que de cualquier modo se relacionen con el buque y el cargamento.

Cód. port.—1,411. (Igual al artículo precedente del "Cód. holand.")

### CAPITULO 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,115. Ninguno podrá ser segundo capitán, contramaestre ú oficial de nave mercante, bajo cualquiera denominación que sea, sin haber obtenido la habilitación y autorización que previenen las ordenanzas de matrículas de mar; y cualquier contrato hecho por un naviero ó capitán para oficiales de mar, con persona que carezca de dicha autorización, será nulo ó ineficaz con respecto á ambas partes.

Art. 1,116. Entre las personas que tengan la autorización conveniente para ejercer los oficios que designa el artículo precedente, eligirá el naviero la que sea de su agrado, sin que por autoridad alguna se le pueda obligar á que la elección recaiga en sujeto determinado; salvo lo que se ha prevenido en el art. 1,068 con respecto á la intervención que deba tener el capitán de la nave en estos nombramientos.

Cód. esp.—Art. 626. Para ser piloto será necesario:

- 1.º Reunir las condiciones que exijan las Leyes ó Reglamentos de marina ó navegación.
- 2.º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo.

#### 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,117. Por muerte, ausencia ó enfermedad del capitán, recae el mando y gobierno de la nave en el segundo capitán, mientras que el naviero provee de persona que lo reemplace; y en consecuencia tendrá la misma responsabilidad que el capitán, en el cumplimiento de las obligaciones que á éste correspondan.

Cód. esp.—Art. 627. 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.

Leg. alem.—"Ley de 27 de Diciembre de 1872 sobre los hombres de mar."—Artículo 53. Si el capitán muriese durante el viaje, el piloto será el encargado de

adoptar las medidas prescritas por las disposiciones precedentes (1), sobre el acta de defunción y los bienes del difunto.

Cód. port.—1,419. Las reglas y obligaciones del capitán ó patrón del buque son aplicables y obligan al piloto y contramaestre ó segundo de la embarcación, cuando por mandato expreso, enfermedad, muerte ó ausencia del capitán, hagan sus veces.

#### 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,118. El segundo capitán debe ir provisto de las cartas de navegación y de los instrumentos necesarios para el desempeño de su cargo, y responde de los accidentes á que dé lugar su omisión en esta parte.

Cód. esp.—Art. 628. 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,120. Disponiéndolo el capitán, los segundos llevarán particularmente por sí un libro, en que anotarán diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia de longitud y latitud en que juzguen hallarse, los encuentros que tuvieren con otras naves, y todas las particularidades dignas de notarse que observen durante la navegación.

Cód. esp.—Art. 629. 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 en-

(1) Véase el art. 52 en las concordancias del 686.

tro 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,119. Si en concepto del segundo capitán, el rumbo que llevar la nave fuese extraviado ó presentare peligros, le hará al capitán las observaciones conducentes, indicándole que lo cambie; y si á pesar de ellas éste insistiere en seguirlo, las asentará con claridad en el libro de navegación, para comprobar así la responsabilidad del capitán.

Cód. esp.—Art. 630. 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,121. Si por impericia ó descuido del segundo capitán, varase ó naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que se causen á ésta y al cargamento.

Si el daño procediese de haber obrado con dolo, será procesado criminalmente y castigado según derecho.

La responsabilidad particular del segundo capitán excluye la que tiene el capitán en los mismos casos según el artículo 1106.

Cód. esp.—Art. 631. 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.

Cód. holand.—Art. 406. El segundo que se ajustare para hacer el viaje hácia un puerto donde no haya estado nunca como oficial, sin declararlo así al hacer su inscripción en el rol, ó que declarase falsamente haber estado allí con esta calidad, perderá todos sus salarios y será responsable de los daños causados á la nave ó al cargamento por su impericia, sin perjuicio de la acción pública, si hubiere lugar.

Art. 407. Si, hallándose el capitán en el extranjero quisiera hacer velas hácia otro puerto, en este caso estará obligado el segundo á hacer una nueva declaración, antes de emprender este viaje, bajo las penas y responsabilidades de daños y perjuicios indicados en el artículo precedente.

Cód. port.—1,421. El piloto que por ignorancia, ne-