

glicencia ó malicia pierde el buque ó le causa daño, está obligado á resarcir el perjuicio, y será destituido además de incurrir en las penas á que haya lugar por dolo.

1.451. El segundo que se ajustare para hacer un viaje hácia un puerto donde no haya ido nunca como oficial, sin declarar esta circunstancia al matricularse en el rol del equipaje, ó que declarase con falsedad, perderá todos sus sueldos y será responsable de los daños y perjuicios causados por su impericia, sin perjuicio de la acción criminal á que hubiere lugar.

1.452. (Igual al art. 407 del "Cód. holand.")

Artículo 706.

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

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1122. Por responsabilidad ó inhabilitación del capitán y del segundo capitán, sucede el contra-maestre en el mando y responsabilidad de la nave.

Artículo 707.

Serán obligaciones del contra-maestre:

I. Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargo, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan;

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

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

IV. Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, conforme á las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud;

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

Respecto de los maquinistas, regirán las reglas siguientes:

I. Para poder ser embarcado como maquinista naval formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave, pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor;

II. Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe y estarán á sus órdenes los demás ma-

quinistas y todo el personal de las máquinas; tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras, y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo del maquinista;

III. Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes ó averías que por su descuido ó impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta;

IV. No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si á pesar de ésto, el capitán insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición;

V. Dará cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo, ó ocurra algún accidente en su departamento, del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras;

VI. Llevará un libro ó registro titulado "Cuaderno de máquinas," en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son por ejemplo: el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consumo del combustible y de materiales lubricadoras; y bajo el epígrafe de "Anuncios notables," las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas; también se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y dirección del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1123. Es del cargo del contra-maestre vigilar la conservación de los aparejos de la nave, y proponer al capitán las reparaciones que crea necesarias.

Art. 1124. También corresponde al contra-maestre arreglar en buen orden el cargamento, tener la nave expedita para las maniobras que exige la navegación, y mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes ó instrucciones que sobre todo ello estime más convenientes, y dándole aviso pronto y puntual de cualquiera ocurrencia en que sea necesaria la intervención de su autoridad.

Con arreglo á las mismas instrucciones, detallará á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, y cuidará de que lo desempeñe debidamente.

Art. 1125. Cuando se desarme la nave, se encargará por inventario de todos sus aparejos y pertrechos, cuidando de su conservación y custodia, á menos que por orden del naviero sea relevado de este cargo.

Cód. esp.—Art. 632.—Serán obligaciones del contra-maestre:

1.º Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargo, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan.

2.º Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra.

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

4.º Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo conforme á las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud.

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

Respecto de los maquinistas regirán las reglas siguientes:

1.º Para poder ser embarcado como maquinista naval formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las Leyes y Reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave; pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor.

2.º Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas; tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo de maquinista.

3.º Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsables de los accidentes ó averías que por su descuido ó impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta.

4.º No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si, á pesar de esto, el capitán insistiese en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

5.º Dará cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo, ó ocurra algún accidente en su departamento del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con

recuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras.

6.º Llevará un libro ó registro titulado "Cuaderno de máquinas," en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son, por ejemplo, el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consumo del combustible y de materias lubricadoras, y, bajo el epígrafe de "Ocurrencias notables," las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas; también se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y dirección del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

Cód. port.—1422. La habilitación y deberes del segundo piloto, contra-maestre y demás principales de la tripulación, en su respectiva calidad de oficiales de á bordo, están prescritas por los reglamentos de marina.

Artículo 708.

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

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1122. (Véase en el artículo 706.)

Cód. esp.—Art. 633. El contra-maestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán ó piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

Cód. port.—1419. (Véase en las concordancias del art. 701.)

Artículo 709.

El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y á falta de marinos mexicanos, podrá embarcar extranjeros apercibidos en el país, sin que su número pueda exceder de la que determina la ley. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del cónsul ó autoridades de marina.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y á que se hace referencia en el art. 686, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina, si se extiende en los dominios mexicanos, ó por los cónsules ó agentes consulares de México si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera, cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo

expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 686, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación, sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1834.—Art. 1126. En punto á las calidades que deban concurrir en los que hayan de componer las tripulaciones de las naves mercantes, se observará lo que está dispuesto en las ordenanzas de matrículas de gente de mar.

Estando este libro con los requisitos que previene el artículo 1075, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará entera fe en las diferencias que ocurran entre el capitán y la tripulación, en razón de las contratas contenidas en él y de las cantidades entregadas á cuenta de ellas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir del capitán que le dé una nota firmada de su puño, de la contrata extendida en el libro.

Art. 1127. Las contratas entre el capitán y la tripulación deben todas extenderse por escrito en el libro de cuenta y razón de la nave, y firmarse por los que sepan hacerlo. Los que no sepan firmar podrán autorizar á otro que firme por ellos.

Cód. esp.—Art. 634. El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y, á falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecindados en el país, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del cónsul ó autoridades de marina.

Las contratas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y á que se hace referencia en el art. 612, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina si se extienden en los dominios españoles, ó por los cónsules ó agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera; cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el art. 612 y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación sobre las contratas extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro.

Cód. franc.—Art. 250. Las condiciones de empeño del capitán y de los hombres de la tripulación de una nave, se hacen constar por el rol de la tripulación ó por los convenios de las partes.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 47. (Igual al 250 del "Código francés.")

Leg. alem.—"Ley de 27 de Diciembre de 1872 sobre los hombres de mar."—Art. 5.º Nadie podrá en el

territorio de la Confederación entrar en servicio como hombre de equipaje antes de haber declarado su nombre y apellido, país y edad ante el funcionario encargado de lo tocante á la gente de mar y recibir del mismo un libreto de navegación marítima.

Si el hombre del equipaje es alemán, no podrá ser admitido en el servicio antes de haber cumplido catorce años de edad, debiendo además justificar su situación militar, y si estuviere aún sometido á la patria potestad ó fuere menor, la autorización de su padre ó de su tutor.

Con el libreto de navegación marítima recibirán los hombres de mar un ejemplar de la ley sobre la gente de mar y otro de la ley relativa á la obligación que tienen las naves mercantes alemanas de recoger á la gente de mar que se halle necesitada de socorro.

Art. 6.º La autorización del padre ó del tutor (art. 5.º), una vez otorgada sin limitación valdrá para siempre.

En virtud de esta autorización el menor será asimilado al mayor de edad en todo lo concerniente á la celebración de los contratos de ajuste, derechos y obligaciones que de ellos resultan y pleitos relativos á los mismos.

Art. 10. El capitán hará que se practique la inspección de los hombres del equipaje conforme á las disposiciones siguientes:

Las gentes del equipaje deberán presentarse á la inspección, si no lo impidiere causa insuperable.

Art. 11. La inspección consiste en la declaración verbal del contrato de ajuste ante el funcionario encargado de lo tocante á la gente de mar. En cuanto á las naves que se encuentren en aguas de la Confederación, dicha inspección deberá verificarse antes del comienzo ó de la continuación del viaje presentando los libretos de navegación marítima; respecto á las demás naves, la inspección se verificará tan pronto como pueda encontrarse un funcionario encargado de lo relativo á la gente de mar.

Art. 12. La copia del acta de inspección entregada por el funcionario encargado de lo relativo á la gente de mar, constituirá el rol del equipaje. Si la gente del equipaje de una nave no se sometiere en un solo acta á la inspección, el rol del equipaje se abrirá tomando por principio el primer acta de inspección.

El rol del equipaje debe expresar el nombre y nacionalidad de la nave; el nombre y domicilio del capitán; el nombre, domicilio y categoría de cada uno de los hombres del equipaje, y las cláusulas del contrato de ajuste y los convenios particulares que se hayan celebrado. En el rol del equipaje debe especialmente constar la cantidad de alimentos y bebidas á que diariamente tenga derecho cada uno de los hombres del equipaje. Por lo demás, el Consejo federal determinará la redacción del rol del equipaje.

Art. 24. Para la validez del contrato de ajuste no se requiere que se celebre por escrito.

Art. 99. Se impondrá, como máximo, una multa de 50 thalers ó la pena de arresto al capitán:

8.º Que deje de poner á disposición de todos ellos (los hombres de mar) en el departamento común un ejemplar de la presente ley y otro de las disposiciones reglamentarias sobre la manutención y el alojamiento.

Art. 108. En el local destinado al alojamiento de la gente de mar, habrá siempre á disposición de ésta un ejemplar de la presente ley y de las disposiciones relativas á la alimentación y alojamiento dentro de la nave.

Cód. ital.—Art. 522. El contrato de ajuste debe hacerse por escrito en presencia del administrador local de marina del reino, y del oficial consular en país extranjero, y debe inscribirse en los registros de la oficina, transcribiéndole en el diario náutico.

Si alguno fuese ajustado en país extranjero donde no haya oficial consular, se escribirá el contrato en el Diario náutico.

En todo caso firmarán el contrato el capitán y el ajustado, y si éste no puede ó no sabe, por dos testigos.

Los contratos que no revistan estas formalidades no tienen efecto.

Las precedentes disposiciones no son obligatorias

para los contratos de ajuste celebrados para los buques y viajes indicados en el art. 501 (1).

Art. 523. En el contrato de ajuste se enunciará de un modo claro y preciso su duración y el viaje para que se celebre.

Por razón de especulaciones comerciales puede guardarse secreto sobre el destino y la navegación, siempre que el equipaje sea de ello advertido y consienta en ajustarse con tal condición. El consentimiento se expresará por escrito en la forma establecida en el artículo anterior.

Cód. holand.—Art. 394. El contrato entre el capitán y los oficiales y marineros consiste de parte de éstos en la obligación de prestar sus servicios en uno ó varios viajes de mar, mediante un salario convenido, y por parte del capitán en la obligación de darles lo que les es debido en virtud de la estipulación ó de la ley.

Art. 395. Las condiciones del contrato entre el capitán, los oficiales y la gente del equipaje se harán constar por el rol del equipaje.

A falta de éste, se admitirán todos los medios de prueba.

Art. 396. La inscripción del rol del equipaje se hace ante el funcionario designado por autoridad competente.

Este observará en la redacción del rol del equipaje lo prescrito en el artículo siguiente. Recibirá los derechos prescritos por los reglamentos.

Art. 397. El rol del equipaje debe contener:

1.º Los nombres del buque, capitán, oficiales y gentes de la tripulación.

2.º Los puntos de partida, de destino y de retorno.

3.º Los sueldos ó salarios convenidos, expresándose si están estipulados por viaje ó por meses.

4.º Las cantidades prometidas ó recibidas por adelantado.

5.º La obligación de cada individuo del equipaje, de estar á bordo con sus efectos en la época fijada por el capitán, de no pasar la noche fuera del buque, sea en el reino ó en el extranjero, sin permiso del capitán, y de no retirar sus efectos del buque sin ser reconocidos por el capitán ó su segundo.

6.º La declaración del segundo, si ha navegado anteriormente como oficial hácia el lugar de destino.

7.º El poder del capitán de despedir y poner en tierra antes de la partida á todo individuo del equipaje, sin obligación de pagarle sus sueldos, si se ha ajustado para un cargo cuyas funciones no puede llenar, como también de dar á este individuo el cargo y sueldo que juzgue á propósito, si la incapacidad no se conociere hasta después de estar en marcha la nave.

8.º La designación del alimento ó ración que cada hombre recibirá por semana en tiempo ordinario.

9.º La obligación de obedecer sin contradicción al capitán y demás oficiales, y de abstenerse de la embriaguez y de las vías de hecho.

10. La copia literal de los artículos 404, 423, 442, 443, 444 y 446 del presente Código.

11. La cláusula de que quien deserte ó deje el buque antes de ser despedido perderá los salarios vencidos.

12. La obligación del segundo de velar por la colocación conveniente de las mercancías, so pena de daños y perjuicios.

13. La obligación del segundo de permanecer á bordo día y noche, cuando el buque esté cargado de mercancías, y tener cuidado de cerrar las escotillas, principalmente de noche.

14. La obligación de los oficiales y gentes del equipaje de portarse de manera conveniente, según las reglas del buen orden, tanto en lo relativo al culto religioso, como en las demás ocasiones.

15. La obligación general de someterse además á lo previsto por el Código de comercio.

16. En fin, lo convenido entre las partes.

Cód. port.—1,440. (Igual al art. 394 del "Código holand.")

1,441. Las condiciones del ajuste entre el capitán y los oficiales y gentes del equipaje se prueban por el rol del equipaje. Este rol se hará ante la autoridad donde se hace la matrícula.

(1) Véase en las concordancias del 686.

1,442. (Igual al art. 397 del "Cód. holand.," siendo los artículos citados en el número 10, el X, XXIX, XLVIII, XLIX, L, LIII "de este título") (1).

Artículo 710.

El hombre de mar, contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo, sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro, sin obtener permiso escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si no habiendo obtenido esta licencia el hombre de mar contratado en un buque se contratase en otro, será nulo el segundo contrato y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiere obligado, ó buscar á expensas de aquel quien le sustituya.

Además, perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiere satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,128. El hombre de mar contratado para el servicio de la nave no puede rescindir el contrato ni dejar de cumplirlo, como no le sobrevenga impedimento legítimo.

Art. 1,129. Si el hombre de mar que está contratado para una nave se contratase para otra, será nulo el último contrato, y el capitán tendrá la opción de obligarle á prestar el servicio que tenía pendiente, ó de buscar á expensas del mismo quien lo sustituya.

Además perderá los salarios que tuviere devengados en su primer contrato, á beneficio de la nave en donde estaba contratado; sin perjuicio de las penas correccionales á que pueda condenarle la autoridad correspondiente.

El capitán que lo ajuste incurrirá en una multa que no bajará de cien ni excederá de trescientos pesos, siempre que hubiere sabido que el hombre de mar tenía contrato en otra nave.

Art. 1,130. Para pasar un hombre de mar del servicio de una nave al de otra, sin inconveniente legítimo, obtendrá certificación escrita del capitán de la nave en que servía, de que no tiene contrata pendiente en ella, ó el permiso respectivo en caso de tenerla.

Cód. esp.—Art. 635. El hombre de mar contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si, no habiendo obtenido esta licencia, el hombre de mar contratado en un buque se contratase en otro, será nulo el segundo contrato, y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquel quien le sustituya.

(1) Que son los números 1,440, 1,468, 1,487, 1,488, 1,489 y 1,492.

Ademas perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que, sabiendo que el hombre de mar esta al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiese satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo.

Leg. alem.—"Ley de 27 de Diciembre de 1872 sobre los hombres de mar."—Art. 26. Cuando un hombre del equipaje se ajusta por virtud de un contrato anterior de este género, obtendrá la preferencia el primer contrato.

Sin embargo, si la inspección se hubiere verificado en virtud del contrato posterior de ajuste sin haberse verificado en virtud del primero, el contrato posterior es el que deberá cumplirse.

Art. 28. La obligación que tienen los hombres del equipaje de trasladarse á bordo con sus efectos y de entrar en servicio, comenzará en el momento de la inspección, á menos que hubiere pacto en contrario.

Si un hombre del equipaje retrasa más de veinticuatro horas su entrada en el servicio, el capitán tendrá el derecho de rescindir el contrato de ajuste sin perjuicio del derecho de reclamar la indemnización de los gastos suplementarios hechos para encontrar un sustituto, y la de los daños de otra naturaleza provenientes del retraso.

Art. 29. El hombre del equipaje que después de la inspección no comenzare ó no continuare prestando sus servicios, podrá ser apremiado, á petición del capitán, al cumplimiento de sus obligaciones por el funcionario encargado de lo relativo á la gente de mar, debiendo reintegrar los gastos que esto ocasionare.

Art. 54. El hombre del equipaje se halla obligado, salvo cláusula en contrario pactada en el contrato de ajuste, á continuar en el servicio durante todo el viaje, incluso los viajes intermediarios, hasta fin del viaje de retorno.

Se entenderá por viaje de retorno, para los efectos de la disposición precedente, el viaje que se encamine al puerto de donde salió la nave en su viaje de partida. No obstante, si vuelve la nave de un puerto situado fuera de Europa, del mar Negro ó del mar de Azof, y ha salido de un puerto alemán para hacer su viaje de partida, se reputará viaje de retorno, con tal de que el capitán declare á la llegada, á más tardar, que ha terminado el viaje.

1.º El viaje con destino á otro puerto cualquiera de Alemania;

2.º El viaje con destino á un puerto no alemán del mar del Norte, ó á un puerto del canal de la Mancha ó de la gran Bretaña, y

3.º Cuando salió la nave de un puerto del mar Báltico para su viaje de partida, el viaje con destino á un puerto no alemán de dicho mar, ó á un puerto del Sud ó del Cattegat.

Si el viaje de retorno no concluye en el puerto de donde salió la nave para su viaje de partida, el hombre del equipaje tiene derecho á que se le conduzca á dicho puerto, y á la continuación del salario durante el viaje, ó á una indemnización equivalente.

Cód. port.—1,447. El capitán, ó quien haga sus veces, podrá pedir el auxilio de la autoridad contra las personas de la tripulación que rehusaren ir á bordo después de matriculadas, ó dejaren la nave sin licencia ó no quisieren hacer el servicio hasta el fin del viaje.

Los gastos que en estos casos se hicieren se deducirán de los sueldos de los refractarios, que, además de esto, responderán de los daños y perjuicios á que dieren lugar.

Artículo 711.

No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del

viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,131. No constando el tiempo determinado por el cual se ajuste el hombre de mar, se entiende contratado por el viaje de ida y vuelta, hasta que la nave regrese al puerto de su matrícula.

Cód. esp.—Art. 636. No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

Cód. ital.—Art. 524. El hombre ajustado continuará en su servicio, aun después de vencido el término del ajuste, hasta el regreso de la nave al lugar de su destino en el reino, con tal que el regreso se haga directamente con las escalas que sean sólo necesarias. En este caso, aquel cuyo ajuste se prorrogue, tendrá derecho á una retribución proporcionada al salario.

Se reputa siempre terminado el ajuste, aunque el término convenido no haya vencido, cuando la nave haya regresado al lugar de su destino en el reino después de verificado el primer viaje y haber sido descargada.

Cód. port.—1,386. El capitán no puede despedir sin causa legítima durante el viaje á ningún oficial, ni á persona alguna de la tripulación de la nave.

Artículo 712.

El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

I. Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque;

II. Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento en el servicio;

III. Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que debe prestar;

IV. Embriaguez habitual;

V. Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el art. 719;

VI. La deserción.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque si el capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquel. No siendo así, será de cargo particular del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1132. No puede ser despedido sin justa causa el hombre de mar durante el tiempo de su contrata.

Serán justas causas para despedirlo: La perpetración de cualquier delito que perturbe el orden de la nave, y la reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio que le corresponda hacer.

El hábito de la embriaguez. Cualquier afluencia que inhabilite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que esté encargado.

Art. 1133. Si arbitrariamente rehusare el capitán llevar á bordo al hombre de mar que tenga ajustado, le pagará soldada como si hiciera su servicio; y mediante esta indemnización no le podrá obligar á llevarlo, con tal que le deje en tierra antes de emprender el viaje.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos de la nave, si el capitán procediere por motivos prudentes y fundados en que se interese la seguridad y servicio de aquella; no siendo así, la indemnización será de cargo particular del capitán.

Art. 1134. Después que comience la navegación, y durante ésta hasta concluir el viaje, no podrá el capitán abandonar, ni en tierra, ni en mar, á hombre alguno de su tripulación; á menos que por responsabilidad criminal se proceda á su prisión y entrega en cualquier puerto á la autoridad que corresponda, en los casos y forma que previenen las ordenanzas de marina.

En caso de infracción de este artículo, pagará el capitán al agraviado sus salarios, gastos que erogó hasta llegar al puerto de su partida y todos los daños y perjuicios que por tal motivo le sobrevengan en su persona, familia ó intereses.

Cód. esp.—Art. 637. El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

1.º Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

2.º Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio.

3.º Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4.º Embriaguez habitual.

5.º Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el artículo 644.

6.º La deserción.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque, si el capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquel. No siendo así, será de cargo particular del capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

Cód. franc.—Art. 270. El marinero que justifique haber sido despedido sin justa causa, tiene derecho á que el capitán le indemnice.

La indemnización consistirá en la tercera parte de los salarios, si fué despedido antes de comenzar el viaje.

Consistirá en la totalidad de los mismos y en los gastos de retorno, si lo fué durante el curso del viaje. No podrá el capitán en ninguno de los casos arriba expresados repetir el importe de la indemnización contra los propietarios de la nave.

No ha lugar á indemnización, si fué despedido el marinero antes de cerrado el rol del equipaje.

El capitán no podrá en caso alguno despedir al hombre de mar en países extranjeros.

Cód. bel.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 62. (Igual al 270 que precede del "Código francés.")

Leg. alem.—"Ley de 27 de Diciembre de 1872 sobre los hombres de mar."—Art. 57. El capitán podrá despedir á un hombre del equipaje, fuera de los casos previstos en el contrato de ajuste, antes de espirar el tiempo de servicio:

1.º Antes de comenzar el viaje, cuando el hombre del equipaje sea incapaz de prestar el servicio para que se hubiere comprometido;

2.º Cuando el hombre del equipaje cometa una falta grave en el servicio, y especialmente en caso de desobediencia reiterada ó de rebelión continua, ó si hiciere contrabando;

3.º Cuando el hombre del equipaje se haga culpable de robo, fraude, traición, distracción de fondos, ocultación, falsedad, ó de un hecho que se castigue en el Código penal con pena de reclusión;

4.º Cuando el hombre del equipaje contraiga una afección sífilítica ó se acarre por la comisión de un acto ilícito una enfermedad ó una herida que lo inutilice para el trabajo; y

5.º Cuando no se pueda emprender ó continuar el viaje para el cual se hubiere contratado el hombre del equipaje, por causa de guerra, embargo de Gobierno, bloqueo, prohibición de salir ó entrar ó otro suceso relativo á la nave ó á la carga.

Tanto la despedida, como el motivo que la ocasionare, deberán ponerse en conocimiento del hombre del equipaje tan pronto como fuere esto posible, y en los casos de los números 2.º, 3.º y 4.º se inscribirán en el diario de á bordo.

Art. 58. En los casos de los números 1.º al 4.º del art. 57, el hombre del equipaje solo tendrá derecho á los salarios que hubiere ganado (art. 67), y en los casos del número 5.º, si no fuere despedido hasta después de comenzado el viaje, tendrá derecho, no sólo á dichos salarios, sino también al pasaje de vuelta (artículos 65 y 66) al puerto de donde salió el buque para el viaje de partida, ó á una indemnización equivalente á voluntad del capitán.

Art. 59. El hombre del equipaje contratado para un viaje, que fuere despedido antes de terminado el ajuste por causas distintas de las enumeradas en el artículo 57, conservará, por vía de indemnización, las arras y anticipos, si no excedieren de lo que es uso entregar por tal concepto.

Si no hubiere recibido cantidad alguna á título de arras ni anticipos, tendrá derecho al salario de un mes á título de indemnización.

Si se le despidiere después de comenzado el viaje, el hombre del equipaje tendrá derecho al viaje de retorno (artículos 65 y 66) al puerto de donde salió el buque para el viaje de partida, ó á una indemnización equivalente, á voluntad del capitán. Recibirá, además del salario que hubiere ganado, el de dos ó cuatro meses, según que sea despedido en un puerto de Europa (art. 70) ó fuera de Europa, sin que en ningún caso pueda percibir mayor cantidad de la que le correspondiera si hubiese sido despedido después de terminado el viaje.

Art. 71. El capitán no deberá dejar en país extranjero á un hombre del equipaje sin autorización de cualquiera de los funcionarios encargados de lo relativo á la gente de mar. Cuando en el caso en que se abandone á un hombre del equipaje, proceda proveer á sus necesidades en razón á su indigencia, el otorgamiento de la autorización podrá hacerse depender de que el capitán asegure socorros al hombre abandonado por espacio de tres meses.

No se entenderán por esto derogadas las disposiciones del art. 103. (1)

Art. 98. Al capitán que abandone á un hombre de mar en país extranjero, sin la autorización del funcionario encargado de lo relativo á la gente de mar, se le impondrá, como maximum, una multa de 100 thalers, arresto ó tres meses de prisión.

Cód. ital.—Art. 542. El capitán puede siempre despedir al marinero, antes del término de ajuste y sin obligación de demostrar que habia cometido algún hecho reprehensible; pero debe entregarle el licenciamiento y proveerle de medios para la vuelta á la patria, ó pro-

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

curarle el embarque en otra nave que se dirija al lugar expresado.

El marinero despedido sin justa causa tiene derecho á una indemnización, además del pago de los servicios prestados.

Si fuere despedido en el puerto en que se hizo el ajuste y antes de la partida, la indemnización será igual á un mes de salario. Si fuere despedido después de la partida, ó en un puerto del reino distinto del del ajuste, la indemnización será igual á cuarenta días de salario. Si fuere despedido en otras costas de Europa, ó en las de Asia ó Africa, bañadas por el mar mediterráneo, mar Negro, canal de Suez ó mar Rojo, la indemnización será de dos meses de salario, y de cuatro si fuere despedido en cualquier otro lugar.

No puede el capitán en ninguno de los casos indicados exigir á los propietarios el abono de las indemnizaciones que hubiese pagado si no hizo la despedida de acuerdo con ellos.

No habrá lugar á la indemnización si el marinero fuere despedido antes de cerrar el rol del equipaje.

Cód. holand.—Art. 436. Cuando el capitán despediere oficiales ó gentes del equipaje por causas legítimas, deberá pagarles los salarios convenidos hasta el día de la despedida calculados por la ruta recorrida.

Si los despediere antes de comenzar el viaje les serán pagados los días que hubiesen estado en servicio.

Art. 437. Se reputan causas legítimas:

- 1.º La insubordinación.
- 2.º La embriaguez habitual.
- 3.º Las pendeencias y vías de hecho á bordo del buque.

4.º La revocación del viaje, permitida ú obligada, observando lo que al efecto dispone la ley.

5.º El abandonar el buque sin permiso.

Art. 438. El oficial ó marinero que justifique que se le despide sin causas legítimas después de inscrito en el rol, tiene derecho á que le indemnice el capitán.

Art. 439. Esta indemnización se fijará:

En la tercera parte del sueldo que el despedido hubiera ganado verdaderamente durante el viaje, si se le despediere antes de comenzarle.

En el importe del sueldo que hubiera percibido desde el momento de su despedida hasta el fin del viaje, y los gastos de la vuelta, si se le despediere durante el curso del viaje.

No puede el capitán, en ninguno de los casos anteriores, repetir lo pagado por indemnización contra los propietarios ó la sociedad del buque, á no haber sido autorizado por estos últimos para despedir.

(Véase además el caso 7.º del art. 397 en las concordancias del 709.)

Cód. port.—1481. (Igual al art. 436 del "Cód. holand.")

1482. Se reputan causas legítimas en este caso:—

- 1.º la insubordinación;—2.º, la embriaguez habitual;—3.º, las pendeencias y vías de hecho á bordo;—
- 4.º revocación del viaje, permitida ú obligada, observando lo que al efecto se establece en este Código.

1483. (Igual al art. 438 del "Cód. holand.")

1484. (Igual al art. 439 del "Cód. holand.")

Artículo 713.

Si contratada la tripulación se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquel que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos, á saber:

I. Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir con arre-

glo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación;

II. Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera aquel durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la ley; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en quince días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas;

III. Si la revocación ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieron embarcados y al que necesite para llegar al puerto término del viaje; debiendo además, el capitán, proporcionar á unos y otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniere;

IV. Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á éste, destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnización la mitad de lo establecido en el caso primero, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los días transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia.

Aunque el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocación ó alteración del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnización que corresponda en justicia.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,135. Si después de ajustada la tripulación se revocase el viaje de la nave por arbitrariedad del naviero, ó por motivos de su interés particular, se abonará á todos los hombres de mar ajustados, una mesada de sus respectivos salarios por vía de indemnización, aparte de lo que les corresponda percibir con arreglo á sus contratos por el tiempo que lleven de servicio en la nave.

En el caso de estar ajustada la tripulación á una cantidad alzada por el viaje, se guardará lo que correspondiere á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera durar aquel. Este cálculo se hará por peritos nombrados por las partes, ó de oficio por el juez si ellas no lo hicieren.

Cuando el viaje que estaba proyectado se calculase

de tan corta duración que no pasase de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días á cada individuo de la tripulación.

De la indemnización y dietas se descontarán las anticipaciones que se hubieren hecho.

Art. 1,136. Ocurriendo la revocación del viaje después que la nave hubiere salido al mar, devengarán los hombres de mar ajustados en una cantidad alzada por el viaje, todo lo que les correspondiera si éste hubiere concluido; y los que estén ajustados por meses, percibirán el salario correspondiente al tiempo que hayan estado embarcados, y al que necesiten para llegar al puerto donde debía terminarse el viaje.

Será también del cargo del naviero y capitán, proporcionar á la tripulación trasportes para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición de la nave, según más le convenga, sin que en ningún caso pueda despedirse al hombre de mar en puerto extranjero.

Art. 1,137. Las reglas prescritas en los tres artículos precedentes, se observarán también cuando la revocación ó variación del viaje traiga causa de los cargadores de la nave; quedando á salvo el derecho del naviero, para reclamar de éstos la indemnización que correspondiere en justicia.

Cód. esp.—Art. 633. Si, contratada la tripulación, se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquél que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos, á saber:

1.º Si la revocación del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir, con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación.

2.º Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrateándolas en los días que por aproximación debiera aquel durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la Ley de Enjuiciamiento civil; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en quince días, descontando en todos los casos las sumas anticipadas.

3.º Si la revocación ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido, como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieron embarcados y al que necesiten para llegar al puerto término del viaje; debiendo además el capitán proporcionar á unos y á otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les conviniere.

4.º Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á éste destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnización la mitad de lo establecido en el caso 1.º, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los días transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribución, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia. Aunque el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocación ó alteración del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnización que corresponda en justicia.

Cód. franc.—Art. 252. Si se desiste del viaje por causa de los propietarios del capitán ó de los fletarios, antes de la partida del buque, los marineros contratados por viaje ó por mes recibirán la paga correspondiente al número de días que hayan empleado en el apresto del buque. Conservarán á título de indemnización los anticipos recibidos.

Si no se hubieren abonado aún los anticipos, recibirán por indemnización un mes del salario convenido.

Si se abandona el viaje después de comenzado, los marineros contratados por viaje serán pagados por entero con sujeción á sus ajustes.

Los contratados por mes recibirán los salarios que hubiesen estipulado correspondientes al tiempo que hubiesen servido, y además, por vía de indemnización, la mitad del resto de sus retribuciones, calculadas con arreglo á la duración presunta del viaje para que estaban empeñados.

Los marineros contratados por viaje ó por mes recibirán, además, dietas de retorno al punto de partida del buque, á menos que el capitán, los propietarios ó fletadores, ó el oficial de administración, les procuren embarque en otra nave que los conduzca á dicho punto de su partida.

Art. 255. Si se prolongare el viaje, se aumentará proporcionalmente la retribución de los marineros contratados por viaje.

Art. 256. Si se descargare voluntariamente el buque en lugar más próximo que el designado en el fletamento, no se les hará ninguna rebaja.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 48. Si se desiste del viaje por causa de los propietarios, del capitán ó de los fletarios, antes de la partida del buque, los marineros contratados por viaje ó por mes recibirán la paga correspondiente al número de días que hayan empleado en el apresto del buque. Conservarán, á título de indemnización, los anticipos recibidos.

Si no se hubieren abonado aún los anticipos, los marineros contratados recibirán por indemnización un mes del salario convenido; los marineros contratados por viaje, una cantidad equivalente á un mes de retribución, calculándola por la duración presunta del viaje; y si se presumiere que no excedería de un mes, se les pagará por entero.

Si se abandona el viaje después de comenzado, los marineros contratados por viaje serán pagados por entero con sujeción á sus ajustes.

Los contratados por mes recibirán los salarios que hubiesen estipulado, correspondientes al tiempo que hubiesen servido; y además, por vía de indemnización, la mitad del resto de sus retribuciones, calculadas con arreglo á la duración presunta del viaje para que estaban empeñados.

Los marineros contratados por viaje ó por mes recibirán, además, dietas de retorno al punto de partida del buque, á menos que el capitán, los propietarios ó fletadores, ó el comisario de marina, les procuren embarque en otra nave que los conduzca al lugar de su partida.

Art. 51. (Igual al 225 del "Cód. franc.")

Art. 52. (Igual al 256 del "Cód. franc.")

Cód. ital.—Art. 529. Si el viaje se revocare por causa de los propietarios antes de la partida del buque, los marineros ajustados por el viaje ó por meses tendrán derecho al pago de los jornales correspondientes á los días que hubiesen empleado en aprestar el buque; y retendrán, como indemnización, los anticipos recibidos.

Si aún no se hubieren pagado los anticipos, los marineros ajustados por meses, recibirán por indemnización una mesada del salario convenido; los que se hubiesen ajustado por viaje, recibirán la cantidad correspondiente á una mesada de salario, calculando la duración presunta del viaje, y si la duración calculada no excediere de un mes, recibirán todo el salario convenido.

Si se revocare el viaje después de la partida del buque:

- 1.º Los marineros ajustados por viaje tendrán derecho al salario íntegro que se hubiera convenido.
- 2.º Los marineros ajustado por meses tendrán derecho al salario convenido por el tiempo que hayan servido, y además á una indemnización equitativa proporcionada al salario convenido por el resto de la duración presunta del viaje, para el cual estaba ajustado.

3.º Los marineros ajustados por viaje ó por meses, tendrán además derecho á los gastos de retorno hasta el punto de partida del buque, si el capitán ú otro